

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

DOUTORADO EM PSICOLOGIA

ANDREA DOS SANTOS NASCIMENTO

**A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida alcoólica:
considerações sobre ações estatais de enfrentamento**

Vitória

2013

ANDREA DOS SANTOS NASCIMENTO

**A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida
alcoólica: considerações sobre ações estatais de enfrentamento**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Psicologia, da Universidade Federal do Espírito Santo.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Rogério Meira Menandro.

**Vitória
2013**

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

N244q Nascimento, Andréa dos Santos, 1974-
A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida
alcoólica : considerações sobre ações estatais de enfrentamento
/ Andrea dos Santos Nascimento. – 2013.
284 f. : il.

Orientador: Paulo Rogério Meira Menandro.
Tese (Doutorado em Psicologia) – Universidade Federal do
Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Bebidas alcóolicas – Espírito Santo (Estado) - Consumo. 2.
Álcool. 3. Álcool e juventude. 4. Motoristas - Espírito Santo
(Estado) - Uso de álcool. 5. Acidentes de trânsito. 6. Educação
para segurança no trânsito. 7. Políticas públicas - Espírito Santo
(Estado). I. Menandro, Paulo Rogério Meira. II. Universidade
Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e
Naturais. III. Título.

CDU: 159.9

Nome: Andrea dos Santos Nascimento

Título: A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida alcoólica: considerações sobre ações estatais de enfrentamento

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo, para a obtenção do grau de Doutor em Psicologia.

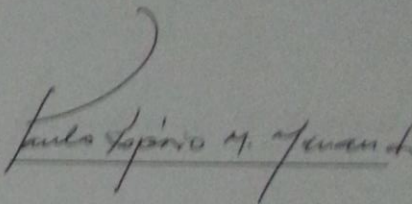
Tese defendida e aprovada em: 30 de Agosto de 2013

BANCA EXAMINADORA

Prof. Doutor Paulo Rogerio Meira Menandro

Instituição: UFES (orientador)

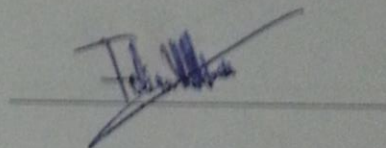
Assinatura:



Prof. Doutor Fabián Javier Marín Rueda

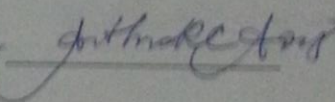
Instituição: USF (SP)

Assinatura:



Prof. Doutora Cynthia Rejanne Correa Araújo Ciarallo

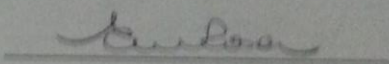
Instituição: Inst de Ens Superior de Brasília(DF): Assinatura:



Prof. Doutora Edinete Maria Rosa

Instituição: UFES

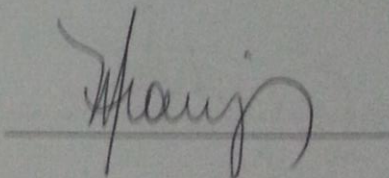
Assinatura:



Prof. Doutora Maristela Dalbello de Araújo

Instituição: UFES

Assinatura:



"De todas as coisas seguras,
a mais segura é a dúvida."

Bertold Brecht

Fonte: Um Homem é um Homem

A todos e a todas que concordam que o trânsito não é um lugar seguro.

**“Continue a nadar, nadar, nadar, para achar a solução nadar, nadar, nadar...”
Dori, personagem do longa Finding Nemo (Procurando Nemo)**

Tem tanta gente, tanta coisa, tanto que eu gostaria de agradecer. Muitas pessoas cruzaram meu caminho nesses quatro anos e um pouquinho. Sei que vou esquecer algumas, o importante é que saibam da minha gratidão, estando ela escrita aqui ou não.

Agradeço:

a Deus e ao universo. Às estrelas e à lua que me proporcionaram momentos de relaxamento. Ao mar que muitas vezes descarregou minha tensão.

À minha família, ao Alessandro Darós, companheiro “rabugento” de longa data, um gostoso desafio. Te amo, seu chato. À Anna e ao Pedro, meus encantamentos, nossa melhor produção.

À Mara, ao Henrique, à Marcela, ao Leonardo, à Fabrícia, ao Francisco Filho, à Anna Laura (minha branquelinha), ao Tio Paulin, à Tia Cristina, à Patita e à Vó Ceidão... minha família que sempre me fortaleceu e apoiou.

À família que escolhi: Seu Devantil, Dona do Carmo, Rodrigo, Halina e o pequeno Heitor.

À Elivoneide e à Kelly Silveira, amigas do peito e do coração, fontes de risadas e forças.

Aos anjos colocados em meu caminho no planeta Terra:
agradeço ao meu orientador, um pai-ciência. A ele o meu afeto para sempre.

Respeito então, nem se fala! Ele é o rei da madrugada!

Aos colegas de sala do PPGP e aos colegas de corredores:

Lorena Badaró, Alexandre de Brito, Alessandro de Andrade,

Eduardo Ceotto – com quem dividi dois anos de representação estudantil, pouco tempo como colega de docência, muitos cigarros, conversa fiada, choros e velas.

Fabricia Amorim Aride, Mariane Ciscon Evangelista, Diemerson Saquetto, Janine

Dagnoni, Renata Danielle, Anna Beatriz Howatt, Luciana Messa, Rebeca Bussinger, Fabiana Ramos, Fernanda Ogioni, Fernanda Ferreira, Paola Vargas Barbosa – minha “chefa” de Abrapso, Arielle Sagrillo, Mirian Becchieri Cortez, Grace Rangel, Juliana Figueiredo, Flavia Motta e Luiz Gustavo de Souza – de aluno a colega de docência. Quantas conversas gostosas!

Gente são quatro anos e é impossível lembrar de todo o mundo. Por isso, sintam-se todos(as) beijados(as).

À Rede de Estudos e Pesquisas em Psicologia Social (Redepso) na qual pouco compareci, mas muito aprendi.

À Mariana Bonomo, meu picolé de limão!

Aos professores Zeidi Araújo Trindade, Cristina Smith-Menandro, Luziane Avellar, Célia Nascimento, Maria da Graça, Sávio Queiroz, Elizeu Borlotti, Edinete Maria Rosa, Agnaldo Garcia, Paulo Castelar, Claudia Pedroza, Claudia Broetto e Valeschka Guerra – como é bom conviver com vocês!

Vou sentir falta de verdade!

À Lúcia Fajoli, sempre sorridente e calorosa, muito obrigada por tudo.

Aos alunos e alunas da Ufes de quem fui educadora por breve tempo: obrigada pelos sorrisos, encantos e discussões acaloradas.

Um agradecimento em especial à Julia Carolina Rafalsky, minha ex-aluna, entrevistadora, analisadora crítica, parceira de publicação, redatora de abstracts e

agora colega do Mestrado do PPGP. Fez docinhos, biscoitinhos, waffles e

dividimos muitos cafés. Inteligente e um charme de pessoa.

Aos amigos de militância: Verônica Bezerra, Aracely Xavier, Fabiola Leal, Gilmar Ferreira, Ana Heckert, Bruno Toledo, Joel Lyrio Júnior, Charles Alves Barcelos da Gama, Sandra Gil, Cleilson Teobaldo, Gliciane Chagas... Eternos curiosos: “e aí, acaba quando?”. Quantas vezes ouvi esta frase com um frio no estômago.

Aos amigos do CRP do III Plenário que entenderam meu afastamento para poder concluir esse trabalho: Adriana Salezzi, Silvia Fontes, Danielli Merlo, Emilia Barbarioli, Sharla Bitencourt, Sheila Oliveira, Sanny de Jesus, Vensely Masioly, Felipe Kosloski, Fabricio Moraes, Andreia Dan, Janaina Pereira. Não esqueceria de Jamily Felberg que me deu dicas preciosas ao final de seu percurso e início do meu.

Aos funcionários e funcionárias do CRP 16 que ligavam em horários pré-combinados “só para não atrapalhar” ou começavam a conversa assim: “... é rapidinho vai...”. Agradeço a todos e todas em nome da Cleidiane, Patricia Littig, Bruna Gabrielli e Ruth Batista (ah, como esse trabalho poderia ser tantos outros). Não podia esquecer os assessores de comunicação, Luciano Coelho e Rodrigo Binotti, que juraram que nunca beberam e dirigiram, nem em dias de jogo de futebol. Não poderia esquecer da Andreia Tomaz que saiu do CRP e foi para o Detran, deixando saudade.

Aos conselheiros do Conselho Estadual de Trânsito-ES, que me ouviram falar da tese, seu tema, objetivos e de seu atraso, um trilhão de vezes!

E como eu poderia esquecer os colegas do Sistema Conselhos de Psicologia Cynthia Ciarallo, Roseli Goffman, Aluizio Brito, Monalisa Barros, Jureuda Guerra,

Adriana Alencar, Marnene Soares, Fabián Rueda, Fábio de Cristo, Gislene Macedo, Ricardo Moretszon, Carlita, Alessandra Almeida, Gardênia Furtado, Renan Cunha (irmão que a vida me deu), agradeço a oportunidade dos debates (on line ou não), relatórios sobre o trânsito no Brasil e momentos de reflexão profunda.

Aos funcionários e funcionárias do CFP que me apoiaram com muito carinho, Yvone Duarte, Carlene, Natasha, Gilson, Wladimir, Antonio Carlos, vocês são demais! Obrigada.

Quanta gente linda que despejou flores em meu jardim!

A todos os entrevistados e as entrevistadas que doaram um tempinho para falar e me deixar perguntar.

À Fapes pelo apoio financeiro.

Não poderia esquecer os amigos virtuais que, via Facebook, me auxiliaram nos momentos de “desespero”. O que seria da minha histeria sem vocês?

Ao meu notebook, por só ter me deixado na mão uma única vez.

Muito obrigada mesmo!

In memoriam

Agradeço especialmente:

À professora Maria Solange Félix que me apoiou desde sempre, não me deixou desistir, me empurrou para o doutorado e tenho certeza que está sempre comigo.

Chego a ouvir sua voz e sua gargalhada.

Ao professor Reinier Rozestraten, que generosidade! Bastou um encontro para abrir um mundo de possibilidades de pesquisa em trânsito e transporte. E a cada encontro, mais sede de saber ele despertava em mim.

Ao professor Lídio de Souza que nunca deixou de ser generoso comigo, fez questão de estar em minha qualificação, puxou minha orelha, riu comigo (e de mim) e está presente em minhas orações.

Ao meu avô: você sabia onde sua “Emília” ia chegar vovô?

RESUMO

Nascimento, A. S. (2013). A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida alcoólica: considerações sobre ações estatais de enfrentamento. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ES.

No campo do conhecimento psicológico a Psicologia do Trânsito é área de especialização profissional e de pesquisa reconhecida. Desenvolveu-se com foco inicial na avaliação psicológica de motoristas, em processo que envolve justificativas científicas, sociais e mercadológicas. Questões suscitadas pela complexidade crescente das condições nas quais as pessoas transitam geraram novas demandas a serem compreendidas e enfrentadas, nos campos da saúde, educação, cultura, relações sociais e segurança. Uma dessas questões diz respeito aos acidentes de trânsito, que envolvem condutores de veículos de todos os tipos, assim como adultos e crianças que sejam passageiros ou pedestres. Há evidências expressivas de que a prática de dirigir após ingestão de bebida alcoólica é fator associado a muitos acidentes, o que contribuiu para que tal problema fosse incorporado à agenda política brasileira. Desde 2003 o Estado do Espírito Santo realiza um conjunto de ações fiscalizadoras e educativas com objetivo de coibir tal prática, com foco em motoristas jovens. O presente trabalho buscou conhecer e analisar o contexto de realizações e dificuldades em que essas ações estatais se desenvolveram, de acordo com a percepção de entrevistados a elas relacionados. São eles: formuladores do programa de ação, executores das ações (policiais militares, técnicos do Detran-ES, e um delegado); e motoristas jovens. Foram entrevistados vinte e cinco policiais militares e dez técnicos do Detran-ES que atuam no programa, sessenta motoristas com idade máxima de trinta anos, três gestores que participaram da formulação das ações, e um delegado de polícia. Os resultados foram organizados e interpretados a partir de análise de conteúdo, exceto as narrativas dos policiais militares, para as quais foi utilizado *software* de análise textual Alceste. Os resultados mostraram que policiais, educadores e motoristas percebem os resultados das ações, assim como as dificuldades enfrentadas, a partir de perspectivas distintas. Policiais criticaram aspectos operacionais na fiscalização e falhas na legislação. Educadores criticaram as condições de trabalho e o fato de suas ações serem pouco prestigiadas. Jovens motoristas apontaram exigência excessiva da legislação, fatores atuantes que deveriam ter sido considerados, e forneceram poucos indícios de compreensão de estar em jogo um contexto no qual a relação entre interesse público e privado é aspecto essencial. Há conformidade de tal quadro com o tipo de inserção de cada um desses grupos na questão, mas ainda assim foram promissoras as muitas convergências. Houve concordância a respeito da proposta ser bem aceita pela população. Ficou evidenciado que todos admitem ser irresponsabilidade dirigir alcoolizado e compreendem os riscos envolvidos. Participantes dos três grupos mencionaram ocorrências positivas em termos de redução de danos.

Palavras-chave: bebida alcoólica; álcool; direção automotiva; acidente de trânsito; blitz; educação para o trânsito.

ABSTRACT

Nascimento, A. S. (2013). The problem of vehicle driving after ingestion of alcoholic beverage: considerations about governmental actions. PhD. Thesis, Post Graduation Psychology Program, Federal University of Espírito Santo, Vitória/ES.

In the psychological field of knowledge, Traffic Psychology is an area of professional specialization and recognized research. It was developed with primary focus on assessment of drivers, in a process involving marketing, social and scientific justifications. Questions risen by the growing complexity of conditions in which people live have generated new demands to be comprehended and faced in the fields of health, education, culture, social relations, and security. One of these questions addresses traffic accidents, which involve drivers of vehicles of all types, as well as adults and children as passengers or pedestrians. There are expressive evidences that driving after consumption of alcohol is associated with many accidents, which contributed to the aggregation of this problem to the Brazilian political agenda. Since 2003, the state of Espírito Santo performs a set of enforcement and education actions to inhibit such practice, focusing on younger drivers. The present work focused on comprehending and analyzing the context of realizations and difficulties in which these governmental actions took place, according to the perception of interviewed people associated with this matter. The action program policymakers, action executors (military police-officers, Detran-ES technicians, and one commissioner), and young drivers were interviewed: twenty-five military police-officers, ten Detran-ES technicians who work in the program, sixty drivers with maximum age of 30years, three managers who took part on the formulation of the actions and one police commissioner. Results were organized and interpreted using content analysis, except for the narratives of military police-officers, which were subjected to Alceste lexical analysis software. Results show that military police-officers, educators and drivers perceive the results from the actions, as well as the difficulties faced, from different perspectives. Military police-officers criticized operational aspects of enforcement actions and flaws and its legislation. Educators criticized the work conditions and the fact that their actions were not appreciated. Young drivers pointed excessive requirements in legislation, factors that should have been considered, and provide little indications of comprehension that they are in a context game in which the public and private aspect is essential. There is conformity in this picture regarding the insertions each group provided in the question, but still there were promising convergences. There was agreement regarding the proposition being well accepted by population. Evidences pointed that all admitted that driving under alcohol influence is an irresponsible act and they comprehend the risks involved. Participants in the three groups mentioned positive happenings regarding damage reduction.

Key-words: alcoholic beverage, automotive direction, car accident, traffic education.

RESUMEN

Nascimento, A. S. (2013). La cuestión de la dirección del automóvil después del consumo de alcohol: las consideraciones de las acciones del enfrentamiento por el Estado. Tese de Doctorado, Programa en Psicología de la Universidad Federal de Espírito Santo, Vitória / ES.

En el campo del conocimiento psicológico a la Psicología del tráfico es un área de especialización profesional y de investigación reconocido. Desarrollado con un enfoque en la evaluación psicológica de los conductores, con justificaciones científicas sociales y de mercado. Las cuestiones planteadas por la creciente complejidad de las condiciones en que las personas conducen en tránsito generan nuevas demandas para ser comprendidos y tratados, en los campos de salud, educación, cultura, relaciones sociales y seguridad. Uno de estos problemas se relaciona con los accidentes de tránsito que involucran a conductores de vehículos de todo tipo, así como los adultos y niños que son pasajeros o peatones. Hay evidencia significativa que la práctica de conducir después de beber alcohol es un factor asociado a muchos accidentes, lo que contribuyó a este problema se incorporaron a la agenda política brasileña. Desde 2003 el Estado de Espírito Santo realiza un conjunto de acciones educativas y de supervisión para frenar esta práctica, con un enfoque en jóvenes conductores. El presente estudio trata de comprender y analizar el contexto de los logros y las dificultades que estas acciones estatales desarrollaron, según la percepción de los encuestados relacionados con ellos. Los participantes son: los formuladores del programa de acción, ejecutores de acciones (la policía militar, técnicos del Detran-ES, y un delegado), y los conductores jóvenes. Se entrevistó a veinte y cinco policías y diez técnicos del Detran-ES que trabajan en el programa, sesenta conductores con edad máxima de treinta años, tres directores que participaron en la formulación de acciones, y jefe da la policía. Los resultados fueron organizados e interpretados a partir del análisis de contenido, a excepción de los relatos de la policía militar, a la que se utilizó el software de análisis textual Alceste. Los resultados mostraron que los oficiales de policía, educadores y conductores se dan cuenta de los resultados de las acciones, así como las dificultades que enfrentan desde distintas perspectivas. Policía criticó en el seguimiento de los aspectos operacionales y fallas en la legislación. Los educadores han criticado las condiciones de trabajo y el hecho de sus acciones son poco valorados. Los conductores jóvenes han considerado excesiva exigencia de la ley, los factores que deberían haber tenido en cuenta la actuación, y han proporcionado poca evidencia de entendimiento del contexto en que es esencial la relación entre los intereses públicos y privados. La situación es entendida con el tipo de inserción de cada uno de estos grupos sobre el tema, pero aún eran prometedoras las muchas convergencias. Hubo acuerdo sobre la propuesta de ser bien aceptado por la población. Se evidenció que todos admiten que conducir borracho es irresponsable y entienden los riesgos que implica. Los participantes de los tres grupos mencionan acontecimientos positivos en términos de reducción de daños.

Palabras clave: bebida alcohólica; alcohol; dirección automotriz; accidente de tráfico; redada; educación para el tránsito.

LISTA DE FIGURAS

CAPITULO I

Figura 1:	Atividades do Sistema Conselhos de Psicologia para a discussão da Psicologia do Trânsito e eventos governamentais relacionados ao tema.	36
Figura 2:	Número de artigos Internacionais localizados, considerando a década de publicação.....	39
Figura 3:	Número de artigos nacionais localizados, considerando a década de publicação	43
Figura 4:	Teses e Dissertações produzidas por ano, desde 2002, nos Programas de Pós-Graduação em Psicologia brasileiros	47

CAPITULO II

Figura 5:	Propagandas do Fusca	53
Figura 6:	Frota veicular por macro regiões brasileiras.....	60
Figura 7:	Volume de diferentes tipos de veículos cadastrados na Região Sudeste.....	61
Figura 8:	Volume de diferentes tipos de veículos cadastrados no Espírito Santo.....	61

CAPITULO III

Figura 9:	Número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil de 1996 a 2010.....	76
-----------	---	----

Figura 10:	Acidentes fatais e álcool	96
------------	---------------------------------	----

8 RESULTADOS E DISCUSSÃO

8.2.1 - O Grupo 2a - Os participantes policiais militares

Figura 11:	Dendrograma de classes estáveis.....	144
------------	--------------------------------------	-----

Figura 12:	Palavras com maior nível de associação com cada classe. Em cada coluna, a associação das palavras do primeiro grupo é revelada por χ^2 maior que (20), e a associação das palavras do segundo grupo (separado do primeiro por uma casela vazia na coluna) é revelada por χ^2 maior que (12).....	144
Figura 13:	Quadro-resumo da interpretação do conteúdo das classes	147

LISTA DE TABELAS

CAPÍTULO I

Tabela 1:	Temáticas básicas ou eixos centrais dos estudos internacionais examinados.....	40
Tabela 2:	Temáticas básicas ou eixos centrais dos estudos nacionais examinados	44
Tabela 3:	Temáticas básicas ou eixos centrais das teses e dissertações em Psicologia e Trânsito examinadas	46
Tabela 4:	Produção total de veículos, montados e desmontados, de 1957 a 2011	59

CAPÍTULO II

Tabela 5:	Taxas de mortalidade (por cem habitantes) em acidentes de trânsito em 87 países.....	74
Tabela 6:	Número de óbitos por categoria de acidentado.....	77

CAPÍTULO III

Tabela 7:	Alcoolemia e seus efeitos	94
-----------	---------------------------------	----

ANEXO A

Tabela 8:	Glossário de termos e definições de veículos automotores	281
-----------	--	-----

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	21
INTRODUÇÃO	29
CAPÍTULO I	
1.1 Psicologia e Trânsito: a psicologia do trânsito	29
1.2 O que fazem então, os psicólogos do trânsito?	32
CAPÍTULO II	
2.1 Mobilidade urbana e espaço público: a psicologia deve estudar esse assunto?	49
CAPÍTULO III	
3.1 Os acidentes de trânsito: dados atualizados do Brasil e do Mundo	73
CAPÍTULO IV	
4.1 Bebida alcoólica, comportamento de risco e criminalidade: a complexidade das questões implicadas	80
4.2. Comportamento de risco no trânsito : “até onde vai meu limite”	93
V. OBJETIVOS	110
VI. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	117
6.1 Participantes: a arte de encontrá-los	117
6.2 Os instrumentos: mudando, incluindo, retirando	123
6.3 Os aspectos éticos	128
VII RESULTADOS E DISCUSSÃO	
7.1 Grupo 01: o alto escalão	132
7.2 O Grupo 02: Os executores da política: Policiais Militares que atuam na fiscalização, Técnicos do Detran-ES responsáveis pelas ações educativas, Delegado de Trânsito (polícia civil)	138
7.2.1 O Grupo 2a - Os participantes policiais militares	139
7.2.2 O grupo 2b - Os executores das ações educativas (funcionários do Detran-ES)	151
7.2.3 O Grupo 2c - (Entrevista Complementar) – O Titular da Delegacia de Delitos de Trânsito de Vitória – ES	178
7.3 Grupo 03: Os jovens motoristas	205
VIII. CONSIDERAÇÕES FINAIS	234
IX. REFERENCIAS	251
APÊNDICES	267

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista (Grupo 01) -Gestores Departamento Estadual de Trânsito (Diretor Geral Detran-ES, Coordenação de Educação e Comandante do Batalhão de Trânsito (BPTran)	268
APÊNDICE B - Roteiro de entrevista (Grupo 02) Policiais do BPTran	269
APÊNDICE B.1 – Roteiro de Entrevista (Grupo 02) Coordenadora Educação trânsito	270
APÊNDICE B.2 – Roteiro de Entrevista (Grupo 02) (Grupo Focal) – Funcionários Detran que realizam a abordagem educativa	272
APÊNDICE B.3 – Roteiro de Entrevista (Grupo 02) – Delegado de Trânsito	274
APÊNDICE C – Roteiro de Entrevista (Grupo 03) – Motoristas jovens	275
APÊNDICE D - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – Gestores.	277
APÊNDICE E - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - Motoristas	278
APÊNDICE F - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – Delegado	279
ANEXOS	280
ANEXO A – Glossário de termos e definições de veículos automotores ..	281
ANEXO B – Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012	282

APRESENTAÇÃO

A construção de uma proposta de pesquisa é um processo árduo, ainda que prazeroso, que reúne motivação, oportunidade, limites e possibilidades que se articulam de forma estratégica resultando na formatação final de um objeto de estudo/pesquisa e de um trajeto metodológico para investigá-lo.

Desde a minha graduação estive às voltas, em um processo de amor e ódio, com a Psicologia do Trânsito. No Brasil, nessa especialidade da Psicologia, apesar de todas as informações, considerações e propostas ofertadas pelo Professor Reinier Rozestraten (um olhar a partir da perspectiva comportamental, voltado à educação para o trânsito), ou pela Psicologia Ambiental, encabeçada no Brasil pelos professores Hartmut Günther e José de Queiroz Pinheiro (um olhar voltado para a inter-relação entre ambiente físico e comportamento das pessoas, em especial a circulação de pessoas), persiste uma postura avaliativa centrada essencialmente na aptidão do candidato a condutor. Em tal postura os testes psicológicos consolidaram-se como a ferramenta principal do trabalho do psicólogo.

Em tal época, ainda em formação no nível da graduação, eu aplicava e corrigia os testes psicológicos de motoristas que estavam com suas carteiras de habilitação apreendidas no órgão de trânsito - atividade essa que, à época, era conhecida como exame psicotécnico. Mais tarde, após a graduação, retornei ao Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Espírito Santo (Detran-ES) como psicóloga na Coordenação do Setor de Psicologia em que havia estagiado.

Foi o momento em que o exame psicotécnico passou a ser conhecido como avaliação psicológica (ou seja, como atividade que integrava o amplo conjunto de técnicas englobadas pela designação “avaliação psicológica”), alteração percebida pelos profissionais da psicologia como um reconhecimento mais esclarecido da importância do trabalho realizado. Quando me desliguei do Detran-ES, passei a trabalhar como psicóloga perita examinadora de trânsito na avaliação psicológica de motoristas em várias clínicas tanto em Vitória quanto no interior do Estado, tendo, inclusive, coordenado cursos e ministrado as disciplinas de *Educação para o Trânsito; Políticas Públicas de Trânsito e Cidadania; Peritagem e Avaliação de Condutores Infratores* em diversos cursos de aperfeiçoamento em Psicologia do Trânsito para psicólogos.

Sempre questioneei a natureza da atividade que estava desenvolvendo. Como psicóloga perita me inquietava, pois uma vez estudiosa da psicometria e sabedora de que os testes psicológicos então adotados no Brasil possuíam valor preditivo para a área do trânsito bastante discutível, ou seja, não evitam a aprovação de motoristas que se envolvem em infrações, acidentes de trânsito, por apresentarem comportamentos “inadequados”, era levada a questionar: em que medida eu estaria contribuindo para diminuir os altos índices de acidentes de trânsito já então constatados?

Quando ministrava aulas e observava que a maioria dos psicólogos simplesmente desconhecia o Código de Trânsito Brasileiro, que deveriam conhecer, e que estavam apenas preocupados em aplicar e corrigir testes, ao

invés de propor, formular, implementar e avaliar as políticas de trânsito, eu mais me incomodava.

Ao mesmo tempo a demanda por carteiras de habilitação crescia ininterruptamente, acompanhando o grande aumento de veículos automotores patrocinado pela indústria automobilística e pelos órgãos governamentais, preocupados com a geração de empregos nas fábricas e com a arrecadação de impostos, que investiam em obras propiciadoras de maior capacidade de circulação de veículos nas cidades, cuja população era crescente, e nas estradas. A pressão por carteiras de habilitação vinha tanto da população de maior renda, que valorizava a possibilidade de seus jovens filhos dirigirem assim que atingissem a idade mínima estabelecida na legislação e os presenteava com automóveis, como vinha de setores da população para os quais a possibilidade de dirigir como atividade profissional representava elevação do nível de renda.

Em 2006 fui aprovada no Programa de Pós-Graduação em Política Social da UFES, com projeto de dissertação cujo objetivo de estudo ultrapassava a questão do comportamento dos motoristas ou da avaliação psicológica e que, ao longo do curso, foi tomando outra direção - a de analisar uma política pública de trânsito. Para tanto, era necessário conhecer a relação Estado-Sociedade mediada por interesses muitas vezes antagônicos. O Mestrado no citado Programa forneceu a base indispensável para o amadurecimento da proposta que será apresentada mais adiante.

Em resumo, estudando uma política pública no nível do mestrado desenvolvi elementos de problematização teórico-crítica das políticas públicas; o entendimento da relação conflituosa e contraditória entre o Estado (sociedade política) e a sociedade civil; a compreensão do processo de formulação e implementação de uma política pública; o entendimento de como uma demanda se torna um problema a ser inserido na pauta e na agenda governamental, o enfrentamento entre atores implicados, a defesa de interesses de grupos diversos, o papel dos meios de comunicação de massa nesse processo, possibilitando sua análise global; e por fim, considerando o contexto, o próprio desvendamento do processo de formulação e implementação do Programa Madrugada Viva no Estado do Espírito Santo.

O Programa Madrugada Viva, objeto daquele estudo de mestrado, foi criado no ano de 2003 pelo Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (Detran-ES). Foi pensado com o objetivo de diminuir o número de acidentes de trânsito cuja causa está relacionada ao consumo abusivo de bebida alcoólica. Inicialmente esse programa era apenas informativo ou educativo e no ano de 2005 passou a ter um caráter punitivo quando as abordagens aos motoristas começaram a ser realizadas em conjunto com a Polícia Militar, mais especificamente com o Batalhão de Polícia de Trânsito Rodoviário e Urbano (BPRv) que hoje é Batalhão Policial de Trânsito (BPTRAN).

Esse programa buscava a redução dos acidentes de trânsito que são causados pelo uso abusivo de bebidas alcoólicas por parte dos condutores. Basicamente consiste na realização de *blitzen* diurnas e noturnas, nas quais os

fiscais do DETRAN e os policiais militares abordam motoristas de diferentes características procurando detectar eventuais casos de consumo de álcool.

Na Dissertação de Mestrado (defendida em 2008, sob orientação da Professora Doutora Maria Lúcia Teixeira Garcia) apresentei e discuti os fundamentos e as justificativas dos caminhos do Programa Madrugada Viva e seus desdobramentos - os programas Praia Viva e Montanha Viva - no período compreendido entre 2003 a 2007 (as denominações praia e montanha justificam-se pelo fato de existirem períodos do ano nos quais muitas pessoas dirigem-se às praias próximas às regiões metropolitanas ou à região serrana para atividades de lazer, como festas e espetáculos musicais).

Concomitantemente, analisei como o problema do álcool e da direção foi incorporado à agenda política brasileira. Comecei desde as primeiras medidas do Estado brasileiro na contenção dos problemas derivados do consumo inadequado de bebidas alcoólicas, chegando às políticas que atuam no sentido de prevenir ou coibir a ingestão de bebidas alcoólicas por parte de quem vai dirigir veículos automotores. Apesar de já se falar em “Lei Seca” naquela época, a lei com tais características só foi aprovada em junho de 2008, ou seja, um mês após a defesa da dissertação. Sendo assim, a Lei 11.705 não constituiu item examinado naquele estudo.

Após esse trabalho de exame a respeito de como as fases de formulação e implementação aconteceram, surgiu no Doutorado a oportunidade de estudar a terceira fase das políticas públicas, a avaliação da política pública e as

dificuldades que cercam determinada política. Continuei com interesse no Programa Madrugada Viva, atualmente denominado “Juntos pela Vida”, e com foco circunscrito ao motorista que foi flagrado dirigindo após ter ingerido bebida alcoólica. Tal possibilidade mostrou-se inviável nas condições de que dispunha. Passei então à idéia de investigar, ouvindo os executores e o público alvo da política de repressão ao “beber e dirigir”, como percebem realizações e dificuldades do Programa Madrugada Viva e da legislação que lhe dá suporte, como o avaliam, como o criticam, e que alterações consideram que deveriam ser implantadas para seu aprimoramento. Os dados permitem afirmações seguras sobre o fato de ter ou não ocorrido mudança no comportamento (culturalmente sancionado?) de beber e dirigir por parte dos condutores? Quais desdobramentos comportamentais e culturais das práticas adotadas pelo Programa Madrugada Viva podem ser apontados, tanto positivos como negativos, tanto de parte dos condutores como dos responsáveis pela fiscalização e punição, e quais caminhos podem ser vislumbrados em curto e em médio prazo?

A presente proposta de pesquisa está estruturada de forma a proporcionar a discussão de algumas questões relacionadas ao tema geral da mobilidade urbana e das políticas de enfrentamento ao consumo abusivo de bebida alcoólica e direção automotiva dentro das cidades e meios urbanos. De forma mais específica, duas questões estão no foco principal do estudo:

a) que tipo de avaliação de resultados das ações realizadas como decorrência das determinações legais (etapa importante da implantação de qualquer política pública) vem sendo colocado em prática, em que grau tais ações

(assim como as disposições legais em que estão embasadas) são percebidas como eficazes por gestores da área de trânsito, por agentes de educação para o trânsito, e por policiais de diferentes níveis hierárquicos, que estão encarregados de executar tais ações, e qual a visão que circula entre tais agentes públicos sobre o papel dos meios de comunicação em relação ao tema;

b) em que medida jovens motoristas percebem a relação entre ingerir bebida alcoólica e dirigir como comportamento de risco e em que nível percebem estar em jogo um contexto no qual a relação entre interesse público e privado precisa ser cuidadosamente considerada;

Para lidar com tais questões será necessário, em vários momentos, mencionar aspectos legais relacionados a tais questões, entre eles o das dificuldades em torno do conceito de crime aplicado ao trânsito, importante para compreender como o ato de consumir bebida alcoólica e dirigir sob efeito dessa substância foi se configurando como crime no Brasil e como isso culminou na promulgação da Lei 11.705 de 2009, conhecida como “Lei Seca”, que foi recentemente modificada pela Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

A presente proposta de trabalho poderá resultar em sistematizações úteis para que outras políticas públicas possam ser avaliadas. As informações resultantes poderão fortalecer as redes de conhecimento sobre o assunto, bem como permitir que o Programa Juntos pela Vida (anterior Madrugada Viva) ou outros programas que vierem a ser implementados, possam investir em aperfeiçoamentos, considerando eventuais inovações e críticas associadas a

outras abordagens conceituais, a outras técnicas e a outras formas de atuação que a investigação poderá vir a constatar e discutir.

A relevância científica do estudo é potencialmente assegurada pelo objetivo de produzir conhecimento sobre a avaliação de uma política pública setorial centrada no argumento de redução de danos, tema a respeito do qual estão longe de serem esgotadas todas as possibilidades de estudo.

Este trabalho se inscreve na linha de pesquisa 01 (um) do Programa de Pós Graduação em Psicologia, nível Doutorado, *Processos Psicossociais* e sua autora contou com Bolsa de Estudos da Fundação de Amparo à Pesquisa do Espírito Santo (FAPES) de julho de 2009 a janeiro de 2013.

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

1.1 Psicologia e Trânsito: a psicologia do trânsito

Inicia-se a apresentação do presente projeto com algumas informações importantes para a compreensão da contribuição que a Psicologia pode proporcionar aos assuntos relativos ao trânsito, enfatizando aspectos da história da relação entre Psicologia e Trânsito no Brasil, para melhor contextualizar os pontos que virão a seguir.

Quando se fala em Psicologia do Trânsito, primeiramente vem à lembrança de qualquer um a avaliação psicológica de motoristas, aquela à qual é necessário submeter-se para “tirar a CNH”. É muito freqüente que isso ocorra quando o indivíduo completa 18 anos e procura uma clínica credenciada junto ao Detran (ou os Centros de Formação de Condutores, antigas “auto-escolas”) para fazer avaliação médica e psicológica. Isso gera, para a maioria das pessoas, ainda que sejam psicólogos, a falsa impressão de que é apenas nesse momento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação que há Psicologia do Trânsito ou psicólogos do trânsito. Mas isso condiz com a história da Psicologia do Trânsito no Brasil?

Historicamente, a Psicologia do Trânsito no Brasil está diretamente relacionada à avaliação psicológica de motoristas (Silva e Günther, 2009). Um dos motivos podem ser o fato de a aplicação e correção de testes psicológicos serem a única atribuição profissional exclusiva do psicólogo regulamentada em lei. Considere-se também, da década de 1990 até a data atual, as Resoluções nº

51/1998, revogada pela resolução de nº 267/2009, que por sua vez foi revogada pela resolução nº 425 de Dezembro de 2012, todas provenientes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que dispõem sobre os exames obrigatórios para habilitação de motoristas, atestando a avaliação de motoristas como atividade do profissional de psicologia durante o processo de habilitação do futuro condutor.

Outro fato interessante é mencionado por Silva e Günter (2009), com base em Hoffmann e Cruz (2003a): já se fazia testagem de aptidão para condução de veículos, para condutores profissionais, nove anos antes de a psicologia ser reconhecida como profissão no Brasil. Os autores afirmam que foi entre as décadas de 1940 e 1950 que as modalidades de seleção médica e psicológica foram desenvolvidas como medidas preventivas aos acidentes de trânsito.

Nesse mesmo momento se discutia, internacionalmente, a teoria da propensão aos acidentes (*accident proneness*). Forbes (1954) assinala que essa teoria teve grande repercussão no Brasil e seu principal eixo girava em torno da discussão de como algumas pessoas são mais predispostas a se envolverem em acidentes. Tal teoria por si só justificava o processo de habilitação de motoristas, uma vez que, ao separar os aptos dos inaptos, essa medida afastaria os indivíduos propensos aos acidentes, o que acabaria proporcionando maior segurança no trânsito (Haight, 2001).

Tal fato se coaduna com o que afirma a pesquisadora Ana Bock (2010), em entrevista concedida a Revista Ciência e Profissão, sobre o nascimento da psicologia:

Tínhamos, no início da institucionalização da profissão no País, um compromisso quase que exclusivo com a elite brasileira. Estávamos incluídos no projeto de modernização do País. Sabemos que, na modernização, tudo o que se apresentou como tecnologia ganhou seu espaço social. A tecnologia apresentada pela Psicologia consistia nos testes psicológicos, que, de forma objetiva e tecnológica, contribuíam para a categorização, para a diferenciação, ajudando a encontrar o homem certo para o lugar certo. Estávamos incluídos em processos de seleção de pessoal e orientação profissional. Também com os testes, nas escolas, ajudamos a formar classes mais homogêneas para preparar melhor as crianças e os jovens para o trabalho. Ganhamos espaço na sociedade com esses dois campos da Psicologia (Bock, 2010, p.247).

Dada, então, a justificativa científica, social e mercadológica, nasce um campo de trabalho para o psicólogo chamado de Psicologia do Trânsito, como registra Rozestraten (1988). Em 1946, os exames psicológicos (à época chamados de psicotécnicos), tornam-se compulsórios, embora sem caráter eliminatório, para aquisição da carteira de habilitação, conforme disposto no Decreto-Lei nº 9.545/1946 (Spagnol, 1985).

Para Silva e Günter (2009), foram os Departamentos Estaduais de Trânsito que permitiram a visibilidade para o trabalho do psicólogo, devido à contratação ou credenciamento de profissionais para a aplicação de testes psicológicos no momento da habilitação de motoristas. Essa prática de “aplicação de psicotécnicos” começou acontecer nos DETRANs no ano de 1968. Hoffman

(2003a; 2003b), afirma que muitos os psicólogos continuam atuando nessa área de avaliação de motoristas, seja na administração (de clínicas credenciadas), seja na avaliação e análise dos resultados dos testes psicológicos aplicados.

1.2 O que fazem então, os psicólogos do trânsito?

A resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 13 de 2007, uma consolidação de todas as resoluções relativas ao título profissional de especialista em psicologia, cita a Psicologia do Trânsito como uma especialidade e traz também uma série de outras atribuições ao psicólogo do trânsito que não somente a aplicação de testes objetivos e projetivos, a saber:

Procede ao estudo no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problemas de trânsito; realiza diagnóstico da estrutura dinâmica dos indivíduos e grupos nos aspectos afetivos, cognitivos e comportamentais; colabora na elaboração e implantação de ações de engenharia e operação de tráfego; desenvolve ações sócio-educativas com pedestres, ciclistas, condutores infratores e outros usuários da via; desenvolve ações educativas com: diretores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores, examinadores de trânsito e professores dos diferentes níveis de ensino; realiza pesquisas científicas no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos, para elaboração e implantação de programas de saúde, educação e segurança do trânsito; realiza avaliação psicológica em condutores e candidatos à carteira de habilitação; participa de equipes multiprofissionais no

planejamento e realização das políticas de segurança para o trânsito; analisa os acidentes de trânsito, considerando os diferentes fatores envolvidos para sugerir formas de evitar e/ou atenuar as suas incidências; elabora laudos, pareceres psicológicos, relatórios técnicos e científicos; desenvolve estudos sobre o fator humano para favorecer a elaboração e aplicação de medidas de segurança; elabora e aplica técnicas de mensuração das aptidões, habilidades e capacidades psicológicas dos condutores e candidatos à habilitação, atuando em equipes multiprofissionais, para aplicar os métodos psicotécnicos de diagnóstico; dialoga com os profissionais da área médica e da educação (instrutores /professores/examinadores) por meio de estudos de caso de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação; desenvolve estudos de campo e em laboratório, do comportamento individual e coletivo em diferentes situações no trânsito para sugerir medidas preventivas; estuda os efeitos psicológicos do uso de drogas e outras substâncias químicas na situação de trânsito; presta assessoria e consultoria a órgãos públicos e privados nas questões relacionadas ao trânsito e transporte; e atua como perito em exames de habilitação, reabilitação ou readaptação profissional. (CFP, 2007, p.19, grifo nosso).

Tal especialidade, reconhecida pelo CFP no ano de 2001, de descrição de atividades do psicólogo do trânsito deve-se, em parte, ao I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito realizado em 1999 pelo Conselho Federal de Psicologia (Conselho Federal de Psicologia, 2000). Durante esse fórum, diversos psicólogos

de todo o Brasil ajudaram a compor idéias, normas e diretrizes para a área de Psicologia do Trânsito, mostrando novas oportunidades de trabalho e pesquisa para o campo da psicologia, tais como planejamento urbano, educação e transporte (Silva e Günther, 2009). Antes disso, de forma não oficial, o reconhecimento das atividades do psicólogo do trânsito, girava exclusivamente em torno da avaliação psicológica de motoristas para obtenção da carteira nacional de habilitação.

A quantidade de atividades que podem ser desenvolvidas pelo psicólogo do trânsito evidencia (como apontam Rozestraten, 1988; Günther, 2003; Hoffmann e Cruz, 2003c) que o trânsito envolve não apenas o comportamento de um ou mais motoristas, mas as relações com o ambiente bem como as relações com outros sujeitos, o que é algo mais amplo e que engloba outros atores, sejam pedestres, motociclistas, ciclistas, entre outros.

Silva e Günther (2009) ao fazerem uma compilação sobre a Psicologia do Trânsito Brasileira apontam como muito ainda há a pesquisar sobre o assunto no plano acadêmico. Os autores mostram que somente a partir da década de 1980, ou seja, cerca de trinta anos atrás, com o professor Reinier Rozestraten, teve início uma série de reflexões que extrapolaram os limites da avaliação psicológica de motoristas.

No âmbito da regulamentação da profissão, pode-se perceber pelas informações fornecidas na Figura 1¹, reproduzida pouco adiante, que muitos

¹ Apresentada em 21 de Novembro de 2012 durante o Debate *on line* “Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil”. O Debate *on line* é uma atividade promovida sistematicamente pelo Conselho Federal de Psicologia, desde o ano de 2008, quando o intuito é promover discussão sobre algum tema relevante para a psicologia brasileira ou latino-americana. Em geral são chamados dois ou

esforços foram empreendidos, mas que ainda há espaço para discussões não esgotadas, dado o processo de mudanças sucessivas pelo qual passam o trânsito e o transporte no Brasil. Na Figura 1 está registrada atenção ao tema pelo órgão máximo de regulamentação da profissão – o Conselho Federal de Psicologia - bastante dispersa e fragmentada ao longo das décadas de 1980 e 1990. Apenas quatro atividades são registradas, e separadas por expressivos intervalos de tempo.

A partir do ano 2000 diversas atividades foram desenvolvidas para discutir e compartilhar conhecimento com profissionais da psicologia do trânsito, com gestores do trânsito e do transporte, e demais interessados no trabalho desenvolvido, não apenas nas clínicas de avaliação de motoristas, mas também no âmbito das políticas públicas de trânsito e de transporte, o que os trabalhos desenvolvidos na área da Mobilidade Urbana, ainda não totalmente explorada pela Psicologia - assunto que será retomado mais à frente. Cabe observar que na Figura 1 não consta o “Relatório Final da Ação Conjunta de Fiscalização: Pesquisa exploratória sobre o processo de Avaliação Psicológica para Obtenção da Carteira Nacional de Habilitação², publicado em 2006 pelo Conselho Federal de Psicologia.

Deverá ser disponibilizada em 2013 uma publicação, em forma de documento de referência, com reflexões e proposições organizadas pelo Centro de Referência Técnica em Psicologia e Políticas Públicas (CREPOP), um órgão operacional e de gestão criado em 2006 pelo Sistema Conselhos de Psicologia,

três especialistas na área, além de um(a) conselheiro(a) federal para conduzirem a discussão, que é transmitida ao vivo. Ao final, propicia-se algum tempo para debater ou esclarecer dúvidas com os internautas.

² Disponível em <http://www.crprj.org.br/publicacoes/relatorios/fiscalizacao.pdf>

sobre o trabalho do psicólogo do trânsito na política de Mobilidade e da Habilitação nos estados brasileiros.

PSICOLOGIA E TRÂNSITO NO BRASIL: UMA DISCUSSÃO URGENTE E NECESSÁRIA Relatório dos Seminários da Psicologia do trânsito em trânsito pelo Brasil

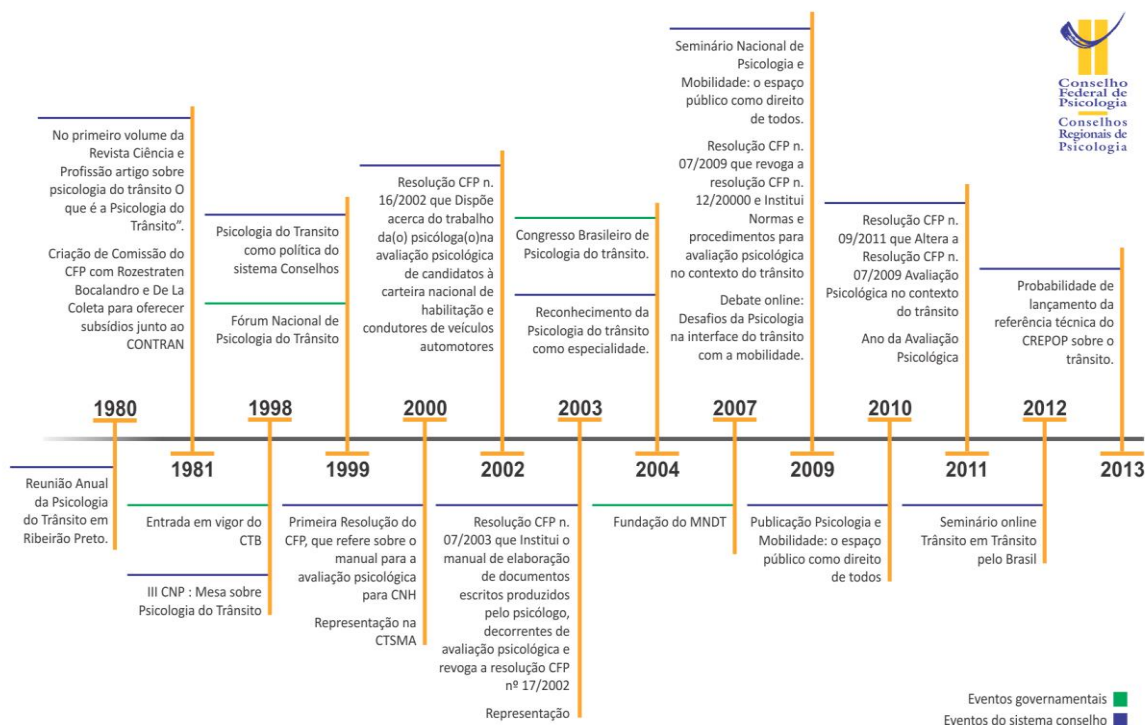


Figura 1: Atividades do Sistema Conselhos de Psicologia para a discussão da Psicologia do Trânsito e eventos governamentais relacionados ao tema.

Dessa forma, há concordância com Silva e Günther (2009) quando afirmam que uma nova configuração é dada a trabalho do psicólogo do trânsito para que os mesmos passem a “*dar subsídios teóricos e técnicos às novas demandas do trânsito que surgem a partir do aumento do uso do automóvel, o que, em décadas anteriores, não se configurava como problema*” (p. 11).

Em outro trabalho, Silva (2012) analisou as produções disponíveis em cinquenta anos de Psicologia do Trânsito no Brasil. O autor considerou aspectos

históricos tanto no período pré-regulamentação como no período que se seguiu à regulamentação dessa área da psicologia e promoveu um esforço no sentido de apontar caminhos para o desenvolvimento da área, remetendo a aspectos acadêmicos no âmbito do ensino e da pesquisa. Para o autor, três são as instâncias que precisam ser estimuladas para o desenvolvimento da Psicologia do Trânsito, a saber: a) formação; b) profissão e c) ciência.

Quanto à primeira instância, “formação”, que é entendida englobando graduação e pós-graduação, Silva (2012) acredita que é preciso despertar a curiosidade dos alunos de graduação para o tema, para as políticas públicas de trânsito, para os temas de transporte e mobilidade, bem como para as leis e resoluções que dizem respeito ao assunto. Trata-se de uma psicologia de raízes antigas, mas que ainda é considerada “nova” dentro da psicologia. Já na pós-graduação o autor defende que é preciso incitar a produção científica e, conseqüentemente, aumentar a exposição da área por meio das publicações.

Quanto à segunda instância, “profissão”, Silva (2012) critica a pequena participação dos psicólogos em eventos, tais como fóruns, conferências, etc. Aponta também a dificuldade que resulta da inexistência de uma associação científica e profissional que possa discutir as políticas de trânsito e a regulamentação da área, representando a categoria nas instâncias decisórias.

Por último, Silva (2012) argumenta que é preciso aumentar o número de pesquisas na área da avaliação psicológica que tratam sobre a validade preditiva dos testes psicológicos na habilitação de condutores, uma vez que não existe comprovação de que a aptidão ou inaptidão de motoristas tenha correlação direta com a segurança de trânsito. O autor defende a necessidade de melhor

embasamento no trabalho do psicólogo do trânsito que atua na avaliação psicológica e, para os próximos anos, defende que é necessário a implementação de um modelo de trabalho mais intervencionista com motoristas, pedestres e ciclistas.

Se no âmbito da regulamentação e da normatização da profissão se observa concentração de esforços a partir do ano 2000, no âmbito científico e técnico observa-se que o esforço de produção de conhecimento iniciou-se já a partir da década de 1980, principalmente na área da saúde.

Registra-se que durante a revisão bibliográfica foi possível contar com uma importante facilidade: o Portal de Psicologia do Trânsito³, que congrega diversos textos, artigos, dissertações e teses relacionados ao trânsito, segurança viária, avaliação psicológica e temas afins à Psicologia do Trânsito. Este site utiliza para sua busca, principalmente, as bases de dados das plataformas da Biblioteca Virtual em Saúde – Psicologia (BVS-Psi); da Scientific Eletronic Library Online (SciELO); da seção especial da BVS-Psi - Psicologia da União Latino-Americana de Entidades de Psicologia (BVS-Psi ULAPSI); da Biblioteca Dante Moreira Leite, do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo (IPUSP); do Centro Latino Americano e do Caribe de Informação em Ciências da Saúde (BIREME); da base de Periódicos Eletrônicos de Psicologia (PePSIC); e da Dialnet, uma biblioteca virtual de periódicos acadêmicos de língua espanhola, organizada pela Universidade de La Rioja, na Espanha (na qual observa-se grande quantidade de

³ www.portalsitran.com.br, mantido pelo Professor e Doutorando em Psicologia pela UnB, o psicólogo Fábio Henrique de Cristo Silva.

artigos, teses e dissertações cujo eixo estrutura-se em torno da psicologia do trânsito, ou de *la seguridad vial*). Considerou-se que os estudos disponíveis em tais bases de dados referem-se, via de regra, a contextos cuja comparabilidade com a realidade brasileira afigura-se adequada.

O aumento constante, a partir da década de 1980, de estudos que abordam a avaliação psicológica e os instrumentos psicológicos para avaliação de motoristas é evidente em âmbito internacional. Para fins do presente estudo, foram considerados como nacionais todos os artigos científicos e demais textos publicados em língua portuguesa, sendo todas as publicações em outros idiomas classificadas como internacionais. Tal critério permite algumas imprecisões, mas considerou-se que ainda assim ele constituía contribuição importante para a organização do levantamento.

Em relação à datação das publicações **internacionais** 08 (oito) estudos foram publicados na década de 1980; 29 (vinte e nove) na década de 1990; 40 (quarenta) na década de 2000; e, considerando a progressão verificada nas décadas anteriores, não surpreende que 14 (quatorze) estudos já tenham sido publicados no triênio 2010 a 2012. Tais informações estão retratadas na Figura 2, abaixo.

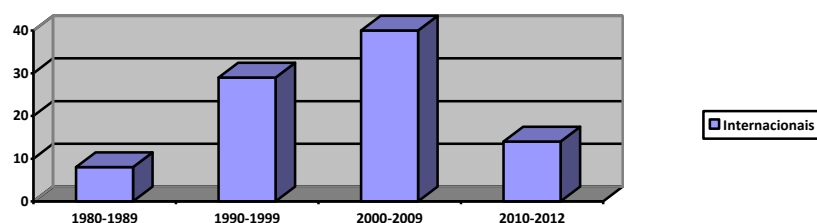


Figura 2: Número de artigos Internacionais localizados, considerando a década de publicação

Considerou-se que seria informativo registrar a grande diversidade temática evidenciada em tais textos. Não se trata de elaboração de categorias temáticas nos moldes precisos de uma análise de conteúdo, uma vez que não se pretende realizar análise sistemática dos temas principais ou dos eixos em torno dos quais os textos foram desenvolvidos. Trata-se, sim, de utilizar a diversidade temática como retrato das múltiplas questões com as quais a Psicologia do Trânsito está envolvida. Na Tabela 1, que aparece a seguir, é mostrada a quantidade de artigos internacionais referente a cada temática básica que foi abordada, ou a cada eixo temático principal tratado. Foi encontrado 01 (um) estudo em língua francesa, 05 (cinco) em língua inglesa e outros 84 (oitenta e quatro) publicados em castelhano. A soma alcança 90 (noventa) estudos, que trataram dos temas especificados na Tabela 1, abaixo:

Tabela 1: Temáticas básicas ou eixos centrais dos estudos internacionais examinados

Temática/ eixo central	Quant	Temática/eixo central	Quant
Motociclistas	1	Velocidade	5
Comportamento de risco/falhas na condução	4	Simulador de trânsito	1
Representação social e agressividade masculina	1	Reações emocionais na condução	4
Personalidade e agressividade	1	Risco em auto estrada	1
Personalidade, comportamento de risco, sexo feminino	1	Segurança Viária	1
Avaliação psicológica e segurança viária	5	Segurança Viária e Psicologia	6
Seleção de condutores	1	Segurança Viária, Psicologia e Formação	2
Validação de protocolos	1	Respeito às normas de trânsito	1

Avaliação psicológica e 3ª idade	1	Psicologia e Trânsito	9
Inaptidão	1	Fadiga	1
Escalas Psicométricas	2	Taxistas	1
Álcool, atenção, tempo de reação	3	Meios de Transporte e vínculo emocional ou escolha de um meio	2
Atenção dividida e inteligência	2	Transporte coletivo	1
Dissociação cognitiva e condução	1	Valores em policiais de trânsito	2
Política de transporte	2	Violência e Mobilidade Humana	1
Análise de atitudes no trânsito, padrões de conduta	2	Acidentes de trabalho motoristas profissionais de ambulância	1
Pedestres	2	Condições de trabalho	1
Educação e prevenção de acidentes	2	Medo da cidade	1
Ansiedade	2	Condutores infratores	3
Tempo de reação	3	Condução e Psicologia Cognitiva	1
Percepção	4	Filosofia (A cidade na teoria de Walter Benjamin)	1
Fobia de dirigir	1	Tecnologia e segurança veicular	1
Total			90

Os dados acima apresentados facultam algumas observações iniciais. A primeira delas é a do reconhecimento de que é realmente grande a diversidade de facetas que a produção de conhecimento sobre trânsito explorou, de acordo com os estudos examinados. O exame dos dados sugeriu seis esferas distintas nas quais os trabalhos podem ser agrupados.

A primeira esfera é a que engloba estudos sobre indivíduos que lidam cotidianamente com o trânsito, como condutores (de automóvel ou de moto, amadores ou profissionais), pedestres e policiais de trânsito: suas características descritivas gerais (como, por exemplo, sexo, idade, e tempo de atuação o no caso de condutores e policiais), e suas concepções, atitudes, crenças ou representações a respeito assuntos pertinentes ao trânsito. Apenas como curiosidade vale ressaltar que não foi encontrado qualquer estudo sobre

psicólogos que atuam na área de trânsito. Também não foram localizados estudos sobre ciclistas.

O segundo bloco pode ser identificado como esfera das características psicológicas e biomédicas dos motoristas (agressividade, ansiedade, tempo de reação, fobia, inteligência, dissociação cognitiva, atenção, atitudes, reações emocionais, percepção, comportamento de risco, velocidade, consumo de substâncias psicoativas).

A terceira esfera, à qual muitos estudos estão relacionados, é a da avaliação psicológica (avaliação psicológica, seleção de condutores, validação de protocolos, inaptidão, escalas psicométricas).

A esfera seguinte, a quarta, é a das políticas públicas e de estudos sobre trânsito (política de transporte, transporte coletivo, segurança viária, fiscalização e trabalho policial, condutores infratores, legislação, sinalização, mobilidade humana, avaliação psicológica, Psicologia e trânsito, Psicologia e segurança viária). Como o foco em tal esfera está nas políticas públicas, aparecem elementos já arrolados em outras esferas na descrição feita, mas deve ser entendido que estão ali como objeto de políticas públicas.

A quinta esfera é da formação técnica do condutor e da formação educacional para o trânsito (educação e prevenção de acidentes, utilização de simuladores de condições de trânsito, respeito às normas de trânsito, Psicologia e formação de condutores).

A sexta e última esfera é a da saúde em relação aos acidentes de trânsito e em relação às condições trabalho no trânsito - condutores, policiais (tecnologia e segurança veicular, condições de trabalho de motoristas, sinalização, fadiga), e de

deslocamento como pedestre no trânsito e as condições que elevam o risco de atropelamento.

Há um aspecto que não foi destacado como mais uma esfera a ser considerada porque, de alguma forma, está presente em todos os seis agrupamentos identificados. Trata-se da questão da segurança no trânsito, que se tornou uma preocupação crescente a cada dia, mas, por isso mesmo, um objetivo a ser alcançado. É evidente que uma das facetas da questão da segurança do trânsito também aparece como tema central da presente pesquisa, cujo interesse gira em torno da perigosa associação entre ingestão de bebida alcoólica e direção automotiva.

Em relação às publicações **nacionais**: 09 (nove) estudos foram publicados na década de 1980; 05 (cinco) estudos foram publicados na década de 1990; 107 (cento e sete) estudos foram publicados na década de 2000; e 45 (quarenta e cinco) estudos foram publicados do ano de 2010 a 2012. O número de publicações surgidas a cada um dos três anos do último triênio, caso seja mantido ao longo da presente década, indica que o crescimento das publicações em dez anos poderá crescer acima de 40%.

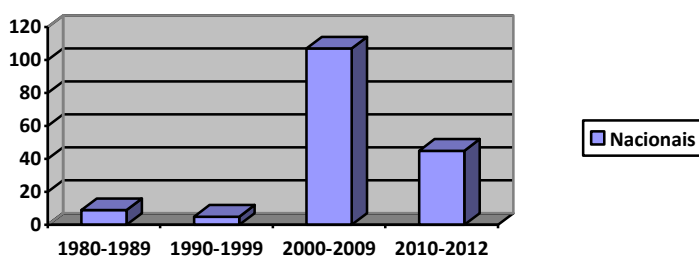


Figura 3: Número de artigos nacionais localizados, considerando a década de publicação

A Tabela 2 mostra a temática principal, ou eixo central, das 165 (cento e sessenta e cinco) publicações em periódicos encontradas:

Tabela 2: Temáticas básicas ou eixos centrais dos estudos nacionais examinados e caracterização dos estudos nacionais encontrados

Temática	Quant	Temática	Quant
Coping e pilotos de caça	1	Telefone celular e percepção	1
Opinião dos usuários e gestão do transporte	1	Sentido do dirigir e consciência em jovens	1
Hospitalização e reeducação, reabilitação	3	Síndrome de Burnout	1
Ciclistas /alternativas saudáveis	1	Subjetividade, educação para o trânsito e promoção de saúde	2
Mobilidade e risco de queda 3ª idade	1	Taxistas e identidade	1
Lei Seca	1	Poluição sonora	1
Mortalidade e Acidente de transporte terrestre, epidemiologia	2	Ergonomia - motorista	4
Financiamento e alocação de recursos	1	Validade preditiva AP	1
Assentos de segurança infantil	3	AP habilidades e inteligência	1
Álcool e direção veicular	5	AP da personalidade	2
Comportamento de risco	4	Perfil dos acidentados e acidentes	1
Escala de estressores no trânsito	1	Seqüelas neurológicas por alcoolismo	1
Atenção e inteligência	2	Dirigir alcoolizado no Brasil e no Mundo	2
Psicologia e Trânsito	2	Descrição de acidentes terrestres	1
Escala de comportamento de motociclista	1	Meios de transporte em outros países	1
Mortalidade em motociclistas, Motociclistas e acidentes de trânsito	5	Retorno à atividade produtiva em motociclistas vítimas de acidentes	1
Mototaxi (acidente de trabalho)/ motoboy	3	Infrações de Trânsito	1
Rodízio de automóvel	1	Morbimortalidade intrahospitalar	3
Psicologia do trânsito	8	Mídia, velocidade e bebida alcoólica	1
Transporte público coletivo	2	Percepção de risco	3
Aviação, emergências, saúde	1	Acidentes de trânsito e Motoristas de ônibus	1
Avaliação psicológica reabilitação	1	Memória e inteligência	1
Justificativa dos motoristas infratores	1	Automóveis e donos	1
Agentes de trânsito, sofrimento psíquico	4	Segurança e motoristas idosos	1
Legislação, cidadania, epilepsia	1	Percepção e gênero	1
Atenção dividida e idade	2	Agressividade	3
Stress pós-traumático	4	AP do trânsito: perspectiva do “outro”	2
Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano	1	Trabalho Motorista de coletivo, comportamentos inadequados	2
Automóveis e planejamento de	1	Psicanálise e trânsito	1

transportes			
Valores e comportamento motorista	1	Transporte motorizado sustentável	1
Validade de teste atenção dividida, concentrada	2	Motoristas de ambulância	2
Validação escala, questionário	2	Repetição e risco	1
Frequência cardíaca e tempo de reação	1	Ansiedade	2
Laudo psicológico	1	Prevenção e formação de condutores	2
Ofício anterior de motoristas de ônibus	1	Aspectos psicológicos do risco	1
Avaliação psicológica contexto trânsito, atenção concentrada	4	Psicologia Social e Trânsito	1
Assalto e transporte coletivo	1	Espaço urbano	1
Motociclistas adolescentes	3	Pedestres	2
Funções psicológicas e cognitivas	1	Conscientizar versus punir	1
Políticas de redução de danos (álcool e direção)	2	Psicologia do Trânsito e formação	2
Acidentes de trânsito	4	Inteligência	1
Teste psicológico (Pfister, PMK, Julgamento Moral, Atenção concentrada)	7	Metaphor: jogo de trânsito	1
Trabalhadores Ciclistas, prevenção	1	Comportamento do condutor	1
Ciclistas	2	Inovações tecnológicas e segurança	1
Velocidade	1	Psicofármacos	1
Memória e erro, psicologia e transito	1	Atenção concentrada e memória	1

As mesmas esferas propostas para a organização dos temas tratados nas publicações internacionais se mostram apropriadas para lidar com as informações colhidas nas publicações brasileiras em forma de artigo. A esfera das características descritivas gerais dos que atuam no trânsito aparece de forma similar ao que foi verificado para os artigos internacionais, acrescentando-se a presença de dois estudos sobre ciclistas. A mesma similaridade pode ser identificada nos casos das esferas 2 (características psicológicas e biomédicas), 3 (avaliação psicológica), e 5 (formação educacional para o trânsito). Na quarta esfera, referente às políticas públicas, os estudos brasileiros acrescentam vários itens que dizem respeito a questões que estiveram ou estão em discussão na realidade brasileira, como Lei Seca, assentos de segurança infantil, rodízio de

automóveis, financiamento e alocação de recursos, uso de telefone celular, meios de comunicação e bebida alcoólica. Essa mesma configuração, de acréscimo de itens em relação aos estudos estrangeiros, também se verifica na esfera 6, a da saúde em relação aos acidentes de trânsito e às condições de trabalho no trânsito. Alguns exemplos de temas presentes apenas nos estudos brasileiros que podem ser citados: assalto a motoristas, poluição sonora, seqüelas neurológicas por alcoolismo, retorno à atividade produtiva em motociclistas vítimas de acidentes, mortalidade em motociclistas. Assim como nos artigos estrangeiros, a questão da segurança no trânsito também aparece associada aos diversos temas que os estudos brasileiros abordaram.

No que tange às **dissertações e teses** produzidas em Programas de Pós-Graduação brasileiros na área da Psicologia, foram identificados 59 trabalhos que tratam de Psicologia do Trânsito, sendo 46 (quarenta e seis) dissertações de mestrado e 13 (treze) teses de doutorado. A Tabela 3 mostra o tema dos estudos localizados:

Tabela 3: Temáticas básicas ou eixos centrais das teses e dissertações em Psicologia e Trânsito examinadas

Temática	Quant	Temática	Quant
Percepção de fatores e situações/comportamento de risco (endógenas e exógenas)	8	Ciclistas (uso de meio alternativo de transporte)	2
Avaliação Psicológica no Trânsito	4	Construção de instrumento de medida	3
Corpo, saúde e trabalho em motoristas do transporte	1	Atitudes jovens motoristas	1
Transporte Coletivo /Representações Sociais/Qualidade de vida	4	Pedestres (comportamento, percepção de risco)	3
Acidentes de trânsito	7	Competição por espaço/Estacionamento	1
Fobia de dirigir	1	Álcool e outras drogas	2
Evidências de validade de testes	8	Excesso de velocidade	1

psicológicos (16PF, HTP, Pfister, Raciocínio Lógico, Roscharch, Atenção).			
Erros e violações de motoristas	4	Gênero	1
Motoboys/Motociclistas/Mototaxi (acidente de trânsito)	5	Seqüelas acidentes de trânsito	1
Agentes de trânsito	1	Modos de transitar	1

É notável o fato de todos os estudos em formato de dissertação ou tese localizados terem surgido a partir do ano de 2000. Observa-se no gráfico abaixo reproduzido (Figura 4) que a maior concentração de dissertações ocorreu no ano de 2007 (10 dissertações) e no ano 2010 no caso das teses (03 teses).

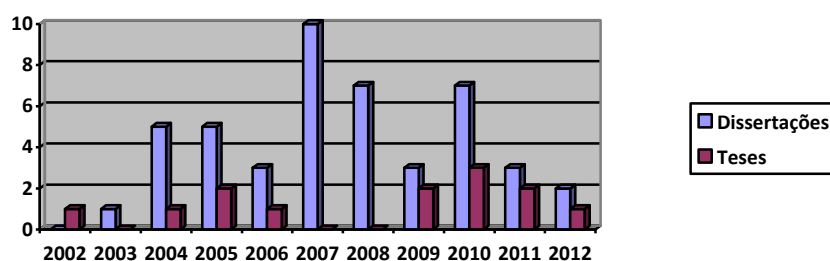


Figura 4: Teses e Dissertações produzidas por ano, desde 2002, nos Programas de Pós-Graduação em Psicologia brasileiros

Como o volume de dissertações e teses sobre Psicologia do Trânsito localizadas é menor que o de artigos, os temas tratados não apresentam a mesma dispersão por todas as esferas temáticas propostas para a descrição dos assuntos focalizados nos artigos, mas não há ausências relevantes. Chama atenção o fato de 25% das dissertações e teses estarem diretamente relacionadas à esfera da avaliação psicológica. Há, inclusive, três trabalhos que lidam com a construção de instrumentos de medida com aplicação potencial em Psicologia do Trânsito.

Cabe registrar que é publicada atualmente uma revista eletrônica brasileira chamada SIPAER: Revista Científica de Segurança de Vôo, editada desde 2009, pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. O objetivo de tal publicação é dar ênfase à produção técnico-científica voltada para a segurança de vôo, principalmente nas atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Em tal revista também são acolhidos textos de pesquisadores psicólogos no contexto da aviação. Se a compreensão é de que a Psicologia do Trânsito é uma grande área que engloba as discussões sobre Mobilidade, compreender-se-á com facilidade que as atividades de transporte relacionadas à aviação, náutica, férrea e terrestre são potencialmente assuntos pertinentes à Psicologia, principalmente à Psicologia do Trânsito, mesmo que muitos pesquisadores declarem vínculo com a Psicologia Social. Foi feito o registro, mas no presente estudo a opção é de restrição ao ambiente terrestre.

Uma vez caracterizada a quantidade de publicações, teses e dissertações que contribuem para a discussão dos caminhos e avanços para a Psicologia do Trânsito no Brasil, bem como tendo qualificado os eixos temáticos desses estudos, é preciso discutir o que se entende, nesse trabalho, por espaço público e mobilidade urbana, direção automotiva, e suas relações com crime/violência e com consumo de bebida alcoólica.

CAPÍTULO II

2.1 Mobilidade urbana e espaço público: a psicologia deve estudar esse assunto?

O presente capítulo foi elaborado para apresentar e discutir, ainda que de forma sucinta, posto não constituir o foco principal do estudo, a questão das cidades e da mobilidade urbana. Na literatura, é unânime a compreensão de que as cidades estão crescendo e se alterando em ritmo cada vez mais acelerado, o que já se observava desde a revolução industrial, mas que ganhou novas características ao longo do século XX com as transformações nos modos de produção que levaram à grande hegemonia da vida urbana, caracterizando o que deve ser considerado, como afirmou Damiani (2006), “uma urbanização descompassada”. Essa unanimidade permanece válida quando são observadas as discussões de diferentes autores a despeito da diversidade de denominações atribuídas à cidade expandida⁴, como se verifica, por exemplo, em Scott et al, 2001 (cidades-regiões); Ascher, 1995 (metápolis); Soja, 2002 (exópolis).

Moura, Castello Branco e Firkowski (2005) defendem que não há como discutir o tema das cidades sem considerar que nesse espaço existem pessoas, conflitos, interesses divergentes e convergentes, disputa de poder e, como necessidade intrínseca e inevitável, movimento e mobilidade. Mobilidade, para as autoras, é movimento que deve ser pensado em relação direta com o transporte e

⁴ Essas denominações são um esforço teórico para denominar as “cidades gigantes” tal como são chamadas as metrópoles ou megametrópoles. Essas terminologias expressam a expansão desordenada que têm trazido mais problemas e desafios para as políticas territoriais e de planejamento urbano.

com a dimensão de uma cidade. Coadunam sua discussão com a de Andan, D'Arcier e Raux (1994), cujo conceito de mobilidade faz referência ao cotidiano das pessoas: “*a mobilidade corresponde ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer)*”. (Andan, D'Arcier e Raux, 1994 citado por Moura, Castello Branco e Firkowski, 2005, p.122).

O veículo motorizado (motocicletas, transporte coletivo, automóvel particular) nesse contexto, é um dos responsáveis pelos movimentos que ocorrem permanentemente na “vida” de uma cidade. Para Dupuy (1995) e Ludd (2005), o automóvel motorizado traz consigo uma maneira peculiar de movimento, de deslocamentos humanos, de negociação de mercadorias, de ecologia, de relações humanas e sociais, de hierarquias, capaz de transformar a forma de (con)viver em uma cidade. Nesse sistema, os autores concordam que o automóvel particular demonstra de forma inequívoca sua superioridade, agilidade e conforto, não experimentados nos transportes públicos coletivos na maioria das cidades, principalmente nos países subdesenvolvidos.

Dizer que a maioria das atividades humanas se dá no espaço público não parece descabido. Deslocar-se de um lugar a outro é algo natural e cotidianamente necessário ao ser humano. O que varia são as motivações e as formas de deslocamento (ANTP, 1997; Vasconcelos, 2005). É importante ressaltar, a partir daí, que o uso do espaço público não é compartilhado de forma democrática ou eqüitativa. Este ponto interessa à presente investigação porque os automóveis se tornaram elementos indispensáveis para a consolidação do

entendimento de que a algumas pessoas era facultado o uso das vias públicas de forma privilegiada ou preferencial – as pessoas que podiam se deslocar de carro. O crescimento das cidades e o tipo de ocupação de seus espaços que as diferenças econômicas entre os que nela vivem geram configuração na qual, muitas vezes, a habitação está afastada dos locais de trabalho por distâncias inviáveis de serem percorridas a pé no dia-a-dia. A alternativa para a maior parte dos moradores envolve o uso de transportes coletivos, alternativa essa que na maior parte do país se resume a ônibus ou trens de superfície, uma vez que algumas alternativas bem sucedidas em outros locais não foram facilitadas pelos planejadores e com isso tiveram pouca adesão (como o uso de bicicletas) ou só começaram a se tornar realidade ao final da década de 1970, em algumas poucas metrópoles brasileiras (como é o caso do metrô). A possibilidade diferenciada que se apresenta aos que tenham condições financeiras privilegiadas e que foi sempre muito valorizada pela autonomia que dela resulta, associada ao prestígio social concedido aos que dela podem usufruir, é o uso de automóveis privados.

Até quase ao final da década de 1950 não existiam indústrias de automóvel no Brasil, embora algumas “fábricas” estrangeiras já estivessem aqui instaladas, mas com a responsabilidade de montagem parcial e manutenção de veículos produzidos fora do país. Os automóveis que aqui circulavam eram todos importados e seu custo (mesmo no caso de automóveis simples) os tornavam inacessíveis à expressiva maioria da população. No início dos anos 1940, coincidindo com a Segunda Grande Guerra, houve contenção na importação de veículos e autopeças. Em meados da década de 1940, no governo Dutra,

terminada a Segunda Guerra Mundial, a importação de carros acelerou-se, mas o custo para o país era demasiadamente elevado e se começou a planejar a possibilidade de produzir automóveis em território nacional, atraindo alguns dos fabricantes sediados na Europa ou nos Estados Unidos. O planejamento (ou sua falta) de modernização das grandes cidades em resposta ao crescimento populacional urbano foi, em grande parte, criação de condições para que mais automóveis pudessem circular com a rapidez e com os privilégios que seus donos “mereceriam” devido ao seu *status* diferenciado (ampliação de ruas e avenidas, pontes e viadutos, túneis, asfaltamento para possibilitar maior velocidade, estacionamentos, aterros, entre outras medidas).

Uma ilustração interessante é aquela proporcionada pela publicidade dos automóveis produzidos no Brasil, a partir do momento em que seu consumo tornou-se mais viável para segmentos maiores da população. Tal ilustração pode ser feita até mesmo no caso de um automóvel pequeno, bastante simples, que quando começou a ser produzido no Brasil já era fabricado há mais de uma década em outros locais, e que se tornou uma espécie de “preferência nacional” como veículo popular do país. Estão reproduzidas a seguir (Figura 5) algumas peças publicitárias do fusca, que evidenciam o tratamento do veículo não como acessório no processo da mobilidade, mas como objeto de consumo associado ao poder e *status* superior.

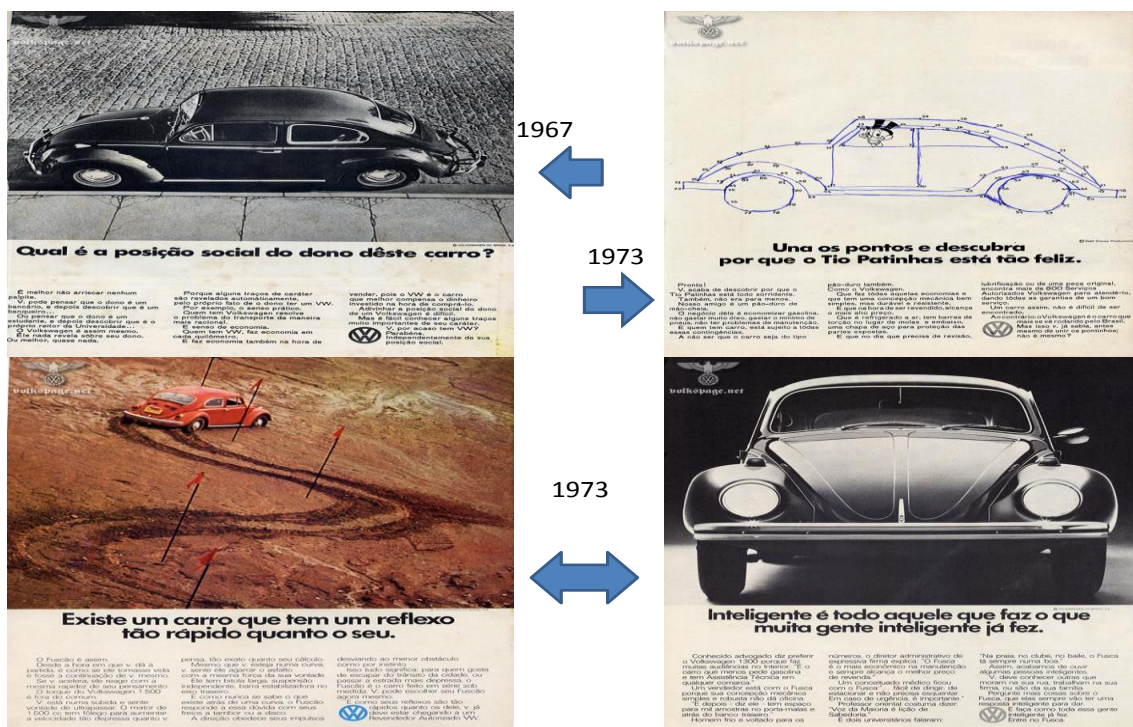


Figura 5: Propagandas do Fusca⁵

Nas peças publicitárias reproduzidas na Figura 5, fica evidente, já mensagem principal de cada uma delas, a ênfase na posição social superior de quem é proprietário de um veículo, também a felicidade que a posse do carro acarreta, e ainda o fato do proprietário ser (ou passar a ser) alguém dotado de características pessoais diferenciadas e invejáveis. De fato, a sociedade capitalista enaltece quem é possuidor de um automóvel e confere a ambos, objeto e seu dono, o valor semelhante ao que, em tempos passados, foi associado à nobreza. O ser humano adquire o valor simbólico do objeto (Ludd, 2005; Lorentz, 2008) e agrega privilégios ao seu deslocamento, tanto em termos de prestígio auto-percebido, como no imaginário coletivo, possibilidades essas cujas bases

⁵ Retiradas do site http://volkswagenviaserra.blogspot.com.br/2011_06_01_archive.html

estão na existência concreta de privilégios e vantagens (Lorentz, 2008; Jato, 2007; Ludd, 2005).

Retornando ao tema do deslocamento urbano, fica evidente, como foi argumentado, que envolve negociação cada vez mais complexa e conflituosa pelo espaço e na qual os interessados não atuam em condições igualitárias. O *modus operandi* que pressupõe uma base ideológica e política, a partir de como os sujeitos de uma sociedade se percebem nela, seus papéis e posição social (Vasconcelos, 1998). O motorista no Brasil está no ápice desta relação. A ele está dado o direito simbólico de circular livremente e com mais prioridade que os demais participantes da via pública. Por outro lado, os demais componentes acabam se colocando no lugar de cidadãos de “segunda classe” (Vasconcelos, 1998).

DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) ofereceram uma analogia interessante e curiosa fazendo referência ao comportamento da corte portuguesa no Brasil:

O protocolo real obrigava os passantes a parar, apejar os cavalos ou sair das carruagens para reverenciar a corte quanto esta transitava pelas ruas, numa prova de respeito pela distância social e pela sacralidade que revestia figuras que eram a representação concreta de autoridade e de poder real. A confusão entre a rua aberta que pertence a todos (ainda que torta e mal pavimentada, como recorrentemente observam os viajantes europeus que visitavam o Brasil), e uma outra, fechada e aristocrática, feita para poucos,

ocorria quando por ela passavam membros da realeza.” (DaMatta, Vasconcellos & Pandolfi, 2010, p.36)

Assim permanece a idéia simbólica e valorativa, desde 1800 por assim dizer, de que o pedestre, o ciclista, ou outros que equivalente àquele sujeito considerado de “baixo escalão” (que não tem seu veículo automotor) que “apeie de seu cavalo”, pois a nobreza (o veículo e seu proprietário) está passando.

Vasconcelos (2005) registra que as pessoas em idade produtiva, escolares ou trabalhadores, são as que mais saem de suas residências. A natureza e a quantidade de deslocamentos estão relacionadas à renda da pessoa ou da família. O autor argumenta que quanto menor a possibilidade de pagar pelos deslocamentos menos deslocamentos a pessoa/família irá fazer, restringindo-se, certamente, ao uso do transporte coletivo.

Vasconcelos (2005) faz observação provocativa quando, ao comparar os modos de locomoção (automóvel particular, ônibus, táxi, bicicleta, a pé) afirma que o automóvel particular, mesmo sendo mais poluente e transportando menor número de pessoas, se impõe apenas pela comodidade, pois o *status quo* do proprietário (ou da família) é argumento que “justifica” o aumento de liberdade e de mobilidade de tais usuários que, assim, não ficariam presos aos itinerários e horários dos ônibus, nem à convivência social forçada com outros cidadãos comuns, como acontece nos transportes públicos.

O aumento do uso de veículo individual e, como uma de suas conseqüências, a dificuldade de fluidez na mobilidade, são patentes. De 30 mil

veículos automotores produzidos em 1957, chegou-se a 3 milhões em 2011 (ANFAVEA, 2012).

Algumas informações de interesse histórico são importantes para a ampliação da compreensão do quadro atual e serão fornecidas na sequência. Cubas de Paula, Pechansky e Machado (2010) assinalaram que no ano de 1871 desembarcou em terras brasileiras o primeiro veículo a vapor que acomodava vários passageiros em um carro acoplado a uma máquina (uma espécie de trem de rua). De acordo com o Portal do Governo de São Paulo⁶, em novembro de 1981 chegou ao Brasil o primeiro carro motorizado (da marca Peugeot) adquirido por Alberto Santos Dumont⁷, à época com dezoito anos.

Consta desse mesmo portal a informação de que, em 1904, 84 veículos automotores já estavam registrados na Inspetoria de Veículos, como propriedades de personalidades ilustres da sociedade paulista. A primeira construção de um automóvel brasileiro foi feita em 1908 por Claudio Bonardeli, um imigrante italiano que levou dois anos para terminar o veículo (Cubas de Paula, Pechansky & Machado, 2010). Em 1919 a “Ford” decide trazer uma representação de sua indústria ao Brasil, no centro da cidade de São Paulo. Em 1925 foi a vez da “General Motors do Brazil” fazer o mesmo e lançar o veículo modelo Chevrolet. Na época, ocorreu em São Paulo grande investimento em vias e estradas de acesso e, com isso, em dezenove anos, entre 1920 e 1939 o número de veículos

⁶ Recuperado em 04 de janeiro, 2013, de http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/historia_republica-industria-automobilistica

⁷ De acordo com Cubas de Paula, Pechansky e Machado (2010) foi Henrique Santos Dumont e não Alberto Santos Dumont que importou o veículo. Para fins desse estudo não importa quem trouxe o veículo, mas sim um membro da família Dumont, importou o veículo para o Brasil.

automotores passou de 5.596 para 43.657 e o de caminhões de 222 para 25.858 (Portal Governo de São Paulo, 2013).

Como já foi mencionado em ponto anterior do texto, o Brasil viveu dificuldades econômicas nos anos 1940 que evidenciaram que haveria problemas crescentes com a manutenção da política de importação de veículos como única alternativa. Entretanto, só em meados da década seguinte, o contexto econômico favorável propiciou o aparecimento de um parque industrial automotivo brasileiro, já no governo de Juscelino Kubitschek (janeiro de 1956 a janeiro de 1961).

Fica evidente, por todos esses elementos mencionados até aqui, que é notável o grau de integração do automóvel particular na cultura brasileira (Brasileiro et al., 1999). Norberto (2004) discute o universo simbólico criado e incorporado ao veículo automotor, não apenas pela sua marca/modelo, propriedades técnicas, mas também pelas representações a ele associadas de ascensão social e de poder.

O reflexo em termos de crescimento da frota pode ser percebido ainda hoje, conforme se verifica nas informações constantes do Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira desenvolvido pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2012). Mostra o Anuário que de 2002 a 2011 o mercado automotivo interno registrou crescimento em vendas de 145%, com média anual bastante superior a 10%.

Na Tabela 4 abaixo, com dados sobre produção de veículos informados pela ANFAVEA (2012), observa-se a produção de automóveis, comerciais leves,

caminhões e ônibus entre 1957, quando era de 30 mil e 542, e 2011, chegou a 3 milhões 432 mil e 616 veículos automotores.

Tabela 4: Produção total de veículos, montados e desmontados, de 1957 a 2011

ANO YEAR	AUTOMÓVEIS CARS	COMERCIAIS LEVES LIGHT COMMERCIALS	CAMINHÕES TRUCKS	ÔNIBUS BUSES	TOTAL TOTAL
1957	1.166	10.871	16.239	2.246	30.542
1958	3.831	26.480	26.998	3.674	60.983
1959	14.495	41.959	36.657	3.003	96.114
1960	42.619	48.735	37.810	3.877	133.041
1961	60.205	54.886	26.891	3.602	145.584
1962	83.876	67.648	36.174	3.496	191.194
1963	94.764	55.397	21.556	2.474	174.191
1964	104.710	54.503	21.790	2.704	183.707
1965	113.772	46.456	21.828	3.131	185.187
1966	128.821	60.735	31.098	3.955	224.609
1967	139.260	54.421	27.141	4.665	225.487
1968	165.045	66.984	40.642	7.044	279.715
1969	244.379	63.073	40.569	5.679	353.700
1970	306.915	66.728	38.388	4.058	416.089
1971	399.863	73.840	38.868	4.393	516.964
1972	471.055	92.329	53.557	5.230	622.171
1973	564.002	110.810	69.202	6.362	750.376
1974	691.310	126.935	79.413	8.262	905.920
1975	712.526	128.895	78.688	10.126	930.235
1976	765.291	125.370	83.891	12.059	986.611
1977	732.360	73.637	101.368	13.828	921.193
1978	871.170	92.235	86.269	14.340	1.064.014
1979	912.018	110.065	93.051	12.832	1.127.966
1980	933.152	115.540	102.017	14.465	1.165.174
1981	585.834	105.306	76.350	13.393	780.883
1982	672.589	130.197	46.698	9.820	859.304
1983	748.371	106.398	35.487	6.206	896.462
1984	679.386	129.430	48.497	7.340	864.653
1985	759.141	134.413	64.769	8.385	966.708
1986	815.152	145.418	84.544	11.218	1.056.332
1987	683.380	148.847	74.205	13.639	920.071
1988	782.411	196.108	71.810	18.427	1.068.756
1989	730.992	205.008	62.699	14.553	1.013.252
1990	663.084	184.754	51.597	15.031	914.466
1991	705.303	182.609	49.295	23.012	960.219
1992	815.959	201.591	32.025	24.286	1.073.861
1993	1.100.278	224.387	47.876	18.894	1.391.435
1994	1.248.773	251.044	64.137	17.435	1.581.389
1995	1.297.467	239.399	70.495	21.647	1.629.008
1996	1.458.576	279.697	48.712	17.343	1.804.328
1997	1.677.858	306.545	63.744	21.556	2.069.703
1998	1.254.016	247.044	63.773	21.458	1.586.291
1999	1.109.509	176.994	55.277	14.934	1.356.714
2000	1.361.721	235.161	71.686	22.672	1.691.240
2001	1.501.586	214.936	77.431	23.163	1.817.116
2002	1.520.285	179.861	68.558	22.826	1.791.530
2003	1.505.139	216.702	78.960	26.990	1.827.791
2004	1.862.780	318.351	107.338	28.758	2.317.227
2005	2.011.817	365.636	118.000	35.387	2.530.840
2006	2.092.003	379.208	106.644	34.474	2.612.329
2007	2.391.354	412.545	137.281	38.986	2.980.166
2008	2.545.729	459.211	167.330	44.111	3.216.381
2009	2.575.418	449.896	123.633	34.555	3.183.482
2010	2.825.974	583.074	191.621	45.879	3.646.548
2011	2.519.389	632.363	225.751	55.113	3.432.616

Fonte: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, 2012, página 59.

Dados atualizados da frota veicular brasileira provenientes do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran, 2012) mostram que no conjunto de veículos motorizados⁸, de um montante de 75 milhões de veículos cadastrados na base Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) 3.506.125 estão cadastrados na Região Norte; 11.717.612 no Nordeste do país; 37.989.265 na Região Sudeste; 15.221.367 na Região Sul; restando na Região Centro Oeste 6.836.586 veículos automotores.

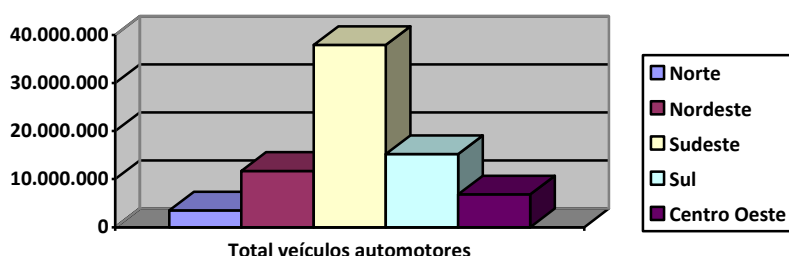


Figura 6: Frota veicular por macro regiões brasileiras. Fonte: Ministério das Cidades, Denatran e Renavam

Restringindo o mapeamento da frota veicular à região sudeste, a maior frota brasileira como se pode verificar na Figura 5, e aos veículos mais “comuns”, constata-se pelo exame da Figura 7 que os automóveis somam 23.624.209 veículos automotores; os caminhões são 1.092.795; caminhonetes são 2.417.722; camionetas são 1.304.703; microônibus são 177.742; motocicletas são 6.792.325, além de 258.288 ônibus cadastrados, mostrando a preponderância do automóvel particular e a grande frota de motocicletas em relação aos demais tipos de transportes.

⁸ Automóvel, bonde, caminhão, caminhão trator, caminhonete, camioneta, chassi plataforma, ciclomotor, microônibus, motocicleta, motoneta, ônibus, quadriciclo, reboque, semi reboque, side-car, trator esteira, trator rodas, triciclo, utilitários, outros. Definição de cada um no Anexo A.

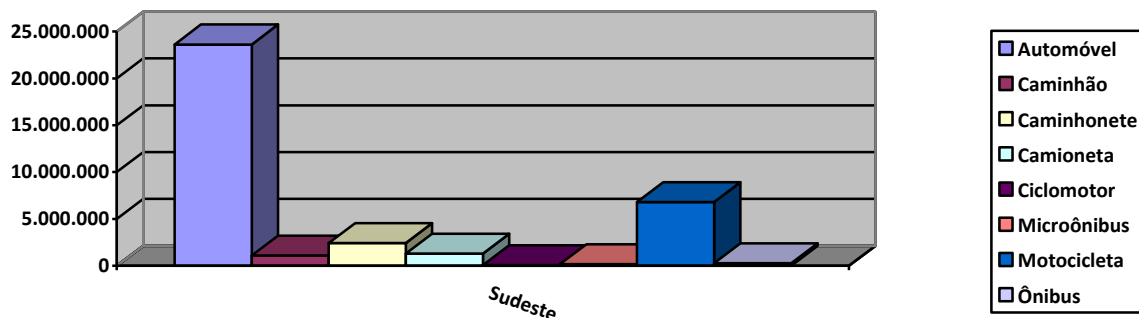


Figura 7: Volume de diferentes tipos de veículos cadastrados na Região Sudeste. Fonte: Ministério das Cidades, Denatran e Renavam

Reduzindo o foco para a região do Estado do Espírito Santo, que tem extensão territorial de 46.078 km²⁹ e 3.514.952 habitantes (IJSN, 2011), observa-se na Figura 8, que reproduz dados do Denatran (2012), que a situação tem semelhança com o que foi constatado para a região sudeste.

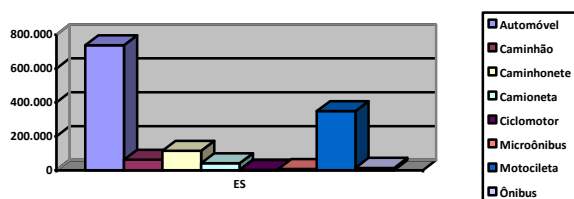


Figura 8: Volume de diferentes tipos de veículos cadastrados no Espírito Santo. Fonte: Ministério das Cidades, Denatran e Renavam

Na extensão territorial do Espírito Santo, a menor da região sudeste, foram identificados 736.572 automóveis; 60.721 caminhões; 114.418 caminhonetes; 40.139 camionetas; 1.007 ciclomotores; 6.197 microônibus; 347.712 motocicletas, e 13.097 ônibus cadastrados, mostrando a preponderância do automóvel (em sua

⁹ Fonte: http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/code/paginas/EspiritoSanto_em_dados.aspx

ampla maioria, veículo particular, como se sabe) e mais uma vez confirmando o expressivo número de motocicletas em relação aos demais tipos de transportes.

Organizar as cidades, ou seja, planejar o ambiente e o funcionamento urbano significa, sob esta ótica, lidar com o aumento populacional, com a necessidade de habitação, de trabalho, de lazer, com esse aumento progressivo de motorização nos deslocamentos, propiciando formas alternativas e seguras de locomoção nesse espaço. Conciliar possibilidades e desejos individuais de forma economicamente sustentável, garantindo a fluidez (contra os grandes congestionamentos cada vez mais freqüentes) talvez seja o maior desafio a ser enfrentado pelos gestores de mobilidade, trânsito e transporte deste país. Tal desafio, em verdade, é maior ainda, uma vez que precisa ser considerado um amplo conjunto de fatores psicológicos e sociais pertinentes ao tema.

No dia 03 de janeiro de 2012, passou a vigorar no Brasil a Lei 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Essa Lei define dois tipos de transporte urbano: 1) pelo seu caráter motorizado, ou seja, dependem de um veículo automotor, e 2) pelo seu caráter não motorizado, dependem exclusivamente do esforço humano ou da tração animal.

No seu artigo 4^a, a Lei 12.587 define Mobilidade Urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.” (Brasil, 2012b, s/p). Ela traz como alguns de seus princípios a acessibilidade universal; a equidade no acesso ao transporte público coletivo; o controle social sobre a política nacional de mobilidade; a gestão democrática; a segurança no

deslocamento das pessoas. Algumas de suas diretrizes básicas são a prioridade de transportes não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual e como objetivos (artigo 7º):

Art. 7º

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (Brasil, 2012b, s/p)

Todos esses princípios, diretrizes e objetivos se implementados a curto, médio e longo prazo poderão contribuir para a redução dos acidentes de trânsito envolvendo veículos automotores, principalmente tendo impacto na questão que constitui o principal interesse do presente trabalho - a ingestão de bebida alcoólica antecedendo a condução de automóvel.

A mobilidade urbana é então um predicado das cidades e dos espaços urbanos cuja intencionalidade pode ser descrita pelo facilitar do deslocamento de pessoas e bens. Vasconcellos (2005) propõe como elemento de definição o fato da mobilidade proporcionar uma liberdade de deslocamentos, seja de pessoas ou bens, atividades próprias das cidades.

Desta forma, a “Lei da Mobilidade” ao ser implementada ao longo dos anos, promoverá uma maior qualificação do transporte público coletivo dentro do espaço urbano. A “Lei da Mobilidade” também regulamenta outros aspectos não menos importantes e que são passíveis de discussão pela psicologia, a saber: a) serviços de transporte coletivos; b) direitos dos usuários; c) atribuições do Estado, da União e dos Municípios; d) planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana; e) instrumentos de apoio à Mobilidade Urbana. Uma novidade é a obrigatoriedade da sistemática de avaliação do Plano de Mobilidade Urbana em períodos não superiores a 10 (dez) anos. Como veremos mais adiante, a avaliação de políticas públicas ainda é ação incipiente na área de trânsito e transporte.

De acordo com Bauman (1999), a história moderna tem como marco o progresso sucessivo dos meios de transporte: trens, automóveis, aviões, uma variedade crescente marcadamente produzidos em massa. Para ele, “foi antes de mais nada a disponibilidade de meios de viagem rápidos que desencadeou o processo tipicamente moderno de erosão e solapamento das ‘totalidades’ sociais e culturais localmente arraigadas” (Bauman, 1999, p.17). Dessa forma, os meios de transporte também proporcionaram, em dado momento histórico, a aproximação e, como contraponto, o afastamento, de homens e culturas. Esse

não é o foco da presente proposta, mas certamente tem relação com o fato de que está em jogo a discussão do espaço público, esse espaço compartilhado por todos, mas que, em alguns aspectos, principalmente quando é focalizado o ato de beber e dirigir parece privilegiar alguns.

De acordo com Sennet (1994), o movimento, a velocidade, o tempo e a transitoriedade estão diuturnamente reafirmando as inconstâncias das experiências humanas de viver e conviver. Nesse sentido, é necessária a discussão da mobilidade como atributo humano e de suas dimensões subjetivas. Existe a possibilidade das pessoas se locomoverem, de mudarem de lugar e esse lugar, que é público, as coloca em conflito com uma série de situações e atores que dividem o mesmo espaço.

Uma vez em trânsito, ou em movimento, por locais públicos as pessoas pensam e agem em contexto complexo e conflituoso. Esses espaços para a circulação de pessoas podem ser muito familiares para cada usuário, mas neles ocorre, necessariamente, confusão entre interesses e objetivos individuais e necessidades e direitos coletivos, ou seja, neles se estabelecem e se recriam relações espaciais e é nesses lugares que as pessoas se dão conta, em termos práticos, de que estão confrontadas por conflito entre o seu próprio direito e o direito do outro.

É bastante difundida a visão de que problemas de trânsito constituem eventos da modernidade, atinentes apenas às grandes urbes contemporâneas. É importante lembrar que, segundo Melcop (2004), já no Império Romano, Júlio

Cesar proibira o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma para não congestionar as vias, uma comprovação de que existiam problemas relacionados com o trânsito em tal época. De acordo com essa mesma autora, só recentemente, com o crescente número de mortos e feridos em acidentes de trânsito, o tema passou a ser considerado relevante em termos de saúde pública e, conseqüentemente, ganhou espaço na agenda política.

Melcop (2004) afirma que dirigir é um símbolo de conquista social, e o mesmo talvez possa ser dito em relação ao comportamento de beber em ambientes nos quais a interação se dá com interlocutores com o status de proprietários de veículos. Símbolo positivamente vinculado ao sucesso, ao status e ao poder, o veículo automotor se tornou uma extensão corporal do homem na estabelecida *cultura do automóvel* (Ludd, 2005). Os carros têm conseguido um lugar importante na identidade pessoal, dando a seus proprietários condição diferenciada em relação aos não motorizados (pedestres, ciclistas) e mesmo motorizados de menor potência (motociclistas), pelo menos na concepção de grande parte da população, considerando ainda que grande parte dessa mesma população não possui automóvel. Em adição, em muitos países as preocupações com segurança viária são relativas principalmente aos veículos e não aos pedestres. Observa-se nas grandes cidades o aumento de pistas de rolamento para a circulação de veículos e mercadorias, mas não para a circulação de pessoas não-motorizadas.

Essa é uma discussão importante. Manifesta-se aqui concordância com Melcop (2004) quando essa autora afirma que os valores sociais implicados em tais políticas podem contribuir para tornar mais freqüentes comportamentos de agressividade e transgressão, comportamentos esses de risco em termos do trânsito. Para a citada autora, o consumo de álcool deve ser considerado um dos importantes fatores associados à violência no trânsito.

No Brasil, as experiências relativas às políticas públicas de trânsito focam seus esforços na repressão. O Código de Trânsito Brasileiro prevê punições para os que forem flagrados alcoolizados. Por mais que o CTB fale em prevenção e educação, essas ações são, em sua maioria, restritas à entrega de panfletos educativos em sinais ou locais de grande concentração de jovens em períodos noturnos; palestras em escolas ou campanhas de curto prazo nos meios de comunicação de massa efetuadas pelos órgãos que integram o Sistema Nacional de Trânsito.

Sabino Junior (2009) ressalta que ações educativas sempre têm maior aceitação social do que medidas punitivas, uma vez que o público alvo não avalia a política pública pela sua eficácia (principalmente em longo prazo), mas sim pelo grau de restrições que ela impõe.

Beber e dirigir, quando ocorrem em conjunto, afetam princípios de cidadania e democracia, e por isso Melcop (2004) defende ser esta mais uma forma de violência que, na maioria dos casos envolvendo acidentes de trânsito, traz resultados danosos para a coletividade. Em outras palavras, no espaço social

que comporta desigualdades, as regras deveriam assegurar a igualdade tanto quanto possível, mas o ato de beber e dirigir agrava por si só tal situação.

Os acidentes, por mais que não sejam intencionais (discussão a respeito pode ser encontrada em Minayo e Souza, 1993), podem ser caracterizados como atos de violência. Muitas vezes encontra-se concepção de violência que abarca apenas a criminalidade comum, tipificada, enquanto há outras manifestações de natureza mais estrutural ou mais “aceitáveis” por serem identificadas como aproximadas de padrões culturais ou de valores consolidados (Souza, 2008). Um dos exemplos seria o da violência no trânsito, uma vez que a compreensão de que dirigir colocando outras pessoas em risco é uma forma de violência é algo que só recentemente está tendo sua aceitação social confrontada, mesmo sendo uma prática cuja probabilidade de levar alguém à morte é alta. Dirigir veículo automotor sob efeito de álcool é exemplo extremo dessa modalidade de violência ligada ao trânsito.

Isso porque um dos problemas mais importantes do consumo abusivo de bebidas alcoólicas está diretamente relacionado aos acidentes de trânsito envolvendo os usuários dessa droga legal. Estudos já foram realizados no sentido de comprovar que o consumo abusivo de bebida alcoólica modifica a capacidade discriminatória visual (Cavalcanti e Santos, 2008) e auditiva, reduz a coordenação motora e os reflexos, bem como modifica o comportamento (estados de desinibição e euforia, perda da capacidade de julgamento), proporcionando falsa sensação de segurança tanto em motoristas quanto em pedestres (Melcop, 1997).

Um dos desafios dessa pesquisa é tentar mostrar como se dá por parte do motorista a compreensão da responsabilidade pelos seus atos em vários níveis, confrontando sua experiência pessoal com uma perspectiva social. Em outras palavras, ao aliar o ato de beber e dirigir, como o motorista lida com a informação (que supostamente ele conhece) de que tal prática prejudica as funções perceptivas e cognitivas e que, em determinadas quantidades inviabiliza a possibilidade de dirigir com segurança, aumentando os riscos, mais acentuadamente nas situações que não são habituais, mas que podem ocorrer a qualquer momento. Todos esses aspectos estão relacionados ao tema do espaço público, uma vez que o comportamento de dirigir ocorre em vias públicas.

Para os gestores das políticas públicas de trânsito, esses aspectos culturais estão implicados no desafio que representa convencer o motorista (seja ele jovem ou não, e nesse caso o desafio talvez seja ainda maior) de que mesmo possuidor de um carro novo, potente, bonito, o que também o faz possuidor de uma *beleza* e de uma *capacidade de sedução* por associação com esse veículo), pode “perder” essa condição se estiver conduzindo alcoolizado. É interessante ressaltar que tal desafio existe apesar dos indivíduos terem plena consciência de que não poder dirigir, caso venha a ocorrer, será muito negativo para eles. Em alguns casos isso pode ocorrer mesmo quando dirigir constitua atividade profissional, como nos casos de motoristas profissionais e taxistas.

O automóvel particular proporciona um tipo de autonomia de deslocamento aos seus motoristas, algumas vezes equivocadamente associada com o direito de fazer o que bem entenderem, como se estivesse em um mundo particular, ou

como se estivessem acima da lei, arriscando-se a prejudicar outras pessoas como se elas não tivessem importância para o contexto em que vive. Muitas vezes observa-se que quem dispõe de um automóvel age a partir desse tipo de concepção negligente. É claro que no amplo grupo de motoristas, ou seja, o grupo que diremos ser composto por *homo sapiens motorizado*, predominam pessoas capazes de perceber que dirigir tem repercussões para muitas outras pessoas, e por isso exige cuidado, o que torna tais pessoas capazes de compreender e adotar práticas de direção segura ou defensiva. Há em tais casos compreensão de que existem implicações mútuas, entre todos os atores, na situação de compartilhamento de espaços (Sennet, 1994).

Uma discussão ainda incipiente no campo acadêmico, nascida em uma vertente da psicologia social, e que vem gerando discussões, é a da perspectiva da “mobilidade humana e subjetividade”. Macedo e Carvalho (2011), por exemplo, defendem que não se trata apenas de Mobilidade Urbana, mas é preciso falar em Mobilidade Humana, uma vez que há uma condição de itinerância no mundo contemporâneo, designando a transposição entre espaço e tempo que incide sobre o sujeito, sujeito esse que passou a ser tratado como mercadoria e gradativamente vai trazendo (ou permite trazer) em suas relações um alargamento das fronteiras geográficas, econômicas, culturais e psicossociais, favorecendo esse transitar. Essas mesmas autoras (Macedo e Carvalho, 2011) argumentam que

A vida vai sendo constituída por situações em trânsito, colocando o homem na condição de eterno viajante, que, ao mesmo tempo em que se desloca,

vai tentando satisfazer suas necessidades e realizar seus desejos. É comum usar o telefone celular, folhear jornal, checar a agenda, comer, enquanto se está dirigindo. O tempo não pára, é preciso se deslocar. Esse modo de vida tem provocado a fragmentação dos sujeitos e, conseqüentemente, o seu adoecimento (p.07).

Trata-se de proposição que merece reflexão, ainda que pareça referir-se a segmento muito específico da sociedade e seja de forma pouco justificada tomada como válida para uma sociedade pensada como homogênea e na qual o adoecimento seja referência constante, o que é discutível.

Existem elementos que permitem dizer que a cultura brasileira valoriza o consumo de bebidas alcoólicas, assim como valoriza a atividade de dirigir. Há valorização de duas formas de ação que, se forem executadas concomitantemente, podem ter resultados negativos no espaço público, e há certa perplexidade quando elas são parte de acontecimentos quase banalizados, mas que são trágicos, que poderiam facilmente ter sido evitados. Quando dirigir em estado de embriaguez passou a ser foco de campanhas publicitárias nos meios de comunicação de massa, criaram-se condições para que tal comportamento começasse a ser percebido como um problema de saúde pública (OMS, 2002), o que, conseqüentemente, deu início a um processo de comprometimento da valorização positiva de tal forma de agir.

O problema da mobilidade nos grandes centros urbanos alcançou dimensão inédita no Brasil em decorrência do crescimento populacional desses centros, de atualização defasada do sistema de transporte coletivo, e do crescimento de

veículos privados proporcionado pelo crescimento econômico do país. Vive-se, hoje, de forma bastante intensa, impasses que decorrem da indecisão entre as perspectivas individualista e coletivista no que diz respeito a transporte, deslocamento, igualdade de direitos, acessibilidade e exclusão. Paralelamente, a bebida alcoólica é ofertada de forma ampla, sua publicidade não é alvo de qualquer limitação, e o acesso a ela é facilitado e estimulado. Entretanto, a conjugação entre conduzir veículos e ingerir bebida alcoólica é danosa para o interesse de todos, exige intervenção governamental, e requer da Psicologia uma análise que ainda está em processo de elaboração.

CAPÍTULO III

3.1 Os acidentes de trânsito: dados atualizados do Brasil e do Mundo

Ao Mapa da Violência publicado em 2012, coube um caderno complementar dedicado apenas aos Acidentes de Trânsito no Brasil e no Mundo. Organizado por Waiselfisz, os acidentes de trânsito aparecem no Mapa como responsáveis por um custo mundial estimado de 518 bilhões de dólares anuais.

No ano de 2009, por exemplo, a Organização Mundial da Saúde (OMS) registrou mais ou menos 1,3 milhão de mortes devido aos acidentes de trânsito em 178 países. A previsão da OMS é de que em 2020 esse número será de 1,9 milhão de pessoas, sendo feita para 2030 previsão de 2,4 milhões de mortes por acidentes de trânsito. Estima-se ainda que de 20 a 50 milhões de pessoas sobrevivem com seqüelas reversíveis e irreversíveis. Waiselfisz (2012) informa que os acidentes de trânsito são considerados a terceira causa de mortes de pessoas na faixa etária de 30 a 40 anos; a segunda causa entre pessoas na faixa etária de 5 a 14 anos e a primeira causa de mortes de pessoas na faixa etária de 15 a 29 anos de idade, ou seja, expressivo número de vidas em idade de alto potencial de contribuição para a sociedade é desperdiçado.

Na Tabela 5 são mostradas as taxas de mortalidade em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes em 87 países no mundo.

Tabela 5: Taxas de mortalidade (por cem habitantes) em acidentes de trânsito em 87 países¹⁰

PAIS	ANO	TAXA	POS.	PAIS	ANO	TAXA	POS.
CATAR	2009	30,1	1	ITÁLIA	2008	7,6	45
EL SALVADOR	2008	23,7	2	SANTA LÚCIA	2005	7,6	46
BELIZE	2008	23,6	3	CHILE	2007	7,5	47
VENEZUELA	2007	23,4	4	LETÔNIA	2009	7,2	48
GUIANA	2006	22,2	5	FILIPINAS	2008	7,2	49
BRASIL	2010	21,5	6	EGITO	2010	7,0	50
BAHAMAS	2005	20,2	7	FRANÇA	2008	6,5	51
TAILÂNDIA	2006	14,7	8	REP. TCHICA	2009	6,5	52
MALÁSIA	2006	14,7	9	NICARÁGUA	2006	6,4	53
QUIRGUISTÃO	2009	14,6	10	CUBA	2008	6,2	54
EQUADOR	2009	14,3	11	IRLANDA DO NORTE	2009	6,1	55
TRINIDAD E TOBAGO	2006	14,2	12	AUSTRÁLIA	2006	6,1	56
SURINAME	2005	14,1	13	ESTÔNIA	2009	5,8	57
BAHREIN	2009	13,9	14	ÁUSTRIA	2010	5,6	58
REP. DOMINICANA	2005	13,5	15	ESLOVÁQUIA	2009	5,5	59
KUWAIT	2009	13,3	16	FINLÂNDIA	2009	5,0	60
EUA	2007	13,0	17	ESPANHA	2009	4,9	61
PARAGUAI	2008	12,8	18	IRAQUE	2008	4,8	62
MAURÍCIO	2010	12,7	19	S. VICENTE GRANADINAS	2008	4,8	63
REP. DE MODÓVIA	2010	11,3	20	DINAMARCA	2006	4,6	64
ROMÊNIA	2010	11,0	21	USBEQUISTÃO	2005	4,5	65
ÁFRICA DO SUL	2008	11,0	22	NORUEGA	2009	4,3	66
MÉXICO	2008	10,9	23	BARBADOS	2006	4,3	67
CROÁCIA	2009	10,9	24	IRLANDA	2009	4,2	68
COLÔMBIA	2007	10,7	25	ALEMANHA	2010	4,0	69
BÉLGICA	2005	9,9	26	ISRAEL	2008	3,7	70
CHIPRE	2009	9,8	27	JAPÃO	2009	3,7	71
NOVA ZELÂNDIA	2007	9,7	28	ESCÓCIA	2010	3,4	72
ARGENTINA	2008	9,4	29	HOLANDA	2010	3,3	73
COSTA RICA	2009	9,2	30	REINO UNIDO	2009	3,2	74
REP. DA COREIA	2009	9,2	31	ISLÂNDIA	2009	3,1	75
PUERTO RICO	2005	8,7	32	INGLATERRA E GALES	2009	3,0	76
LITUÂNIA	2009	8,4	33	MALTA	2010	2,9	77
SÉRVIA	2009	8,4	34	PERU	2007	2,8	78
PORTUGAL	2009	8,4	35	ILHAS VIRGENS-EUA	2005	2,7	79
ARÁBIA SAUDITA	2009	8,3	36	SUÉCIA	2010	2,5	80
PANAMÁ	2008	8,3	37	ANTÍGUA E BARBUDA	2008	2,4	81
POLÔNIA	2009	8,3	38	GUATEMALA	2008	2,2	82
DOMINICA	2009	8,3	39	HONG KONG	2009	1,2	83
ESLOVÊNIA	2009	8,2	40	GEÓRGIA	2009	0,9	84
SRI LANKA	2006	8,0	41	MARROCOS	2008	0,9	85
HUNGRIA	2009	8,0	42	AZERBAIJÃO	2007	0,9	86
BULGÁRIA	2008	7,9	43	JORDÂNIA	2008	0,1	87
LUXEMBURGO	2009	7,7	44				

Fontes: WHOSIS/OMS. Census Bureau. Brasil: SIM/SVS/MS

De acordo com a sistematização realizada por Waiselfisz (2012) o Brasil ocupa a sexta posição no índice de mortalidade por acidentes de trânsito, o que é

¹⁰ World Mortality Databases (WHOSIS), Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS) e Ministério da Saúde (MS).

informação preocupante ainda que exista risco de equívocos em comparações diretas, sem considerar diferenças relevantes entre as condições viárias, de características da frota e de legislação vigente em cada país. É interessante observar que países americanos estão super-representados no grupo daqueles em que há maior taxa de mortes: dos 25 países de maior taxa 14 estão situados no continente americano.

O *Mapa da Violência* específico sobre a taxa de mortalidade da juventude, também organizado por Waiselfisz (2011), informa que entre 1998 e 2008, em relação aos acidentes de trânsito, há preponderância de acidentados com idades entre 18 e 30 anos na comparação com as demais faixas etárias.

Vale ressaltar que Waiselfisz (2012) menciona a iniciativa das Nações Unidas na divulgação do Programa da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 a 2020), cujo objetivo é criar estratégias a curto, médio e longos prazos para diminuir de forma significativa o número de vítimas de acidentes de trânsito por meio de políticas públicas mundiais, nacionais, federais, estaduais e municipais e contando com a participação da sociedade civil e da classe política nesse processo. Até o momento, mesmo com o lançamento em 2011 do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Paz e Segurança no Trânsito pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e com a discussão sobre o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década, muito pouco se avançou na implementação efetiva de políticas públicas de operação, fiscalização, educação e prevenção no trânsito.

Outro dados trazidos por Waiselfisz (2012), apresentados na Figura 9, referem-se ao número mortes em acidentes de trânsito no Brasil, no período compreendido entre 1996 e 2010. Os dados de 2010 são preliminares, pois foram atualizados pelo Ministério da Saúde em Novembro de 2011.

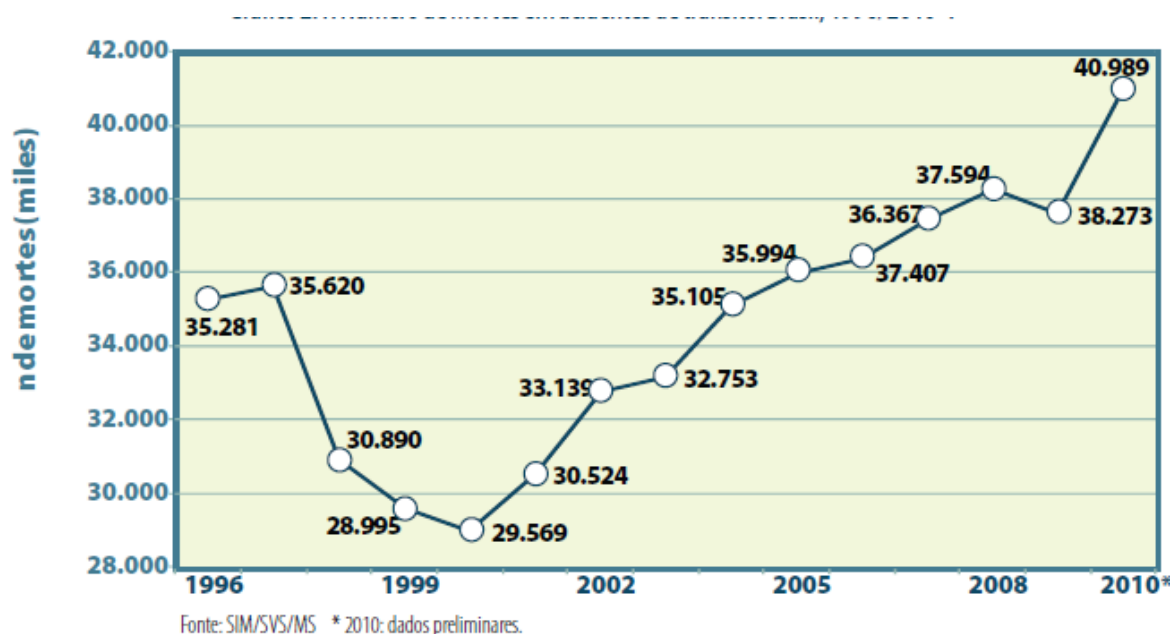


Figura 9: Número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil de 1996 a 2010

Observa-se que mesmo após decréscimos sucessivos no número de mortes em acidentes de trânsito no triênio 1998/2000, atribuído ao lançamento do Código de Trânsito Brasileiro em setembro de 1997 (Waiselfisz, 2012), houve aumento progressivo nos anos posteriores. O volume de mortes no trânsito registrado em 2010 (quase quarenta e um mil) não está muito distante do volume de homicídios verificados no país, que é da ordem de 50 mil/ano (taxa de 26 homicídios por 100 mil habitantes).

Waiselfisz (2012) mostra ainda (ver Tabela 06, reproduzida abaixo) o número de óbitos por categoria de acidentado (pedestre, ciclista, motociclista, motorista de automóvel, de caminhão, de ônibus e outros) nos anos compreendidos entre 1996 e 2010, no Brasil.

Tabela 06. Número de óbitos por categoria de acidentado.

CATEGORIA	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	Δ %
PEDESTRE	24.643	24.112	20.314	16.627	13.643	14.102	14.341	14.074	13.966	13.924	12.956	12.362	12.157	11.194	11.946	-51,5
CICLISTA	620	822	717	933	1.238	1.462	1.788	1.779	1.908	2.055	2.130	2.111	2.072	2.001	1.909	207,8
MOTOCICLISTA	1.421	1.877	1.894	2.689	3.910	4.541	5.440	6.046	6.961	8.089	9.191	10.392	11.471	11.839	13.452	846,5
AUTOMÓVEL	7.188	7.353	6.628	7.799	8.262	8.483	9.069	9.018	9.875	9.492	9.754	10.218	10.420	10.347	11.405	58,7
CAMINHÃO	771	772	630	733	1.042	1.018	1.116	1.186	1.356	1.401	1.341	1.354	1.264	1.346	1.404	82,2
ÔNIBUS.	129	98	186	158	199	135	195	201	291	224	300	234	230	225	190	46,7
OUTROS	508	586	521	629	701	782	805	834	749	810	696	735	660	641	682	34,3
TOTAL	35.281	35.620	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	37.594	40.989	16,2

Fonte: SIM/SVS/MS * 2010: dados preliminares

Em relação aos acidentes de trânsito envolvendo morte de pedestres, observa-se declínio expressivo de 1996 a 2010. Em contraste, há extraordinário incremento nos acidentes fatais envolvendo motociclistas e, em menor proporção, envolvendo ciclistas. Acidentes fatais envolvendo automóveis, caminhões e ônibus crescem ao longo dos anos com taxas mais reduzidas, entre 3 e 5% ao ano, em média.

Em suas ponderações Waiselfisz (2012) afirma que um dado que se destaca é aquele referente ao aumento da frota de motocicletas. Entre 1998 e 2010 a frota de motocicletas cresceu 491,1% enquanto a de automóveis cresceu 118%. O autor mostra ainda que a taxa de vítimas fatais de acidentes com carros, proporcionalmente ao tamanho da frota, vem diminuindo lentamente ao longo dos anos (redução de pouco mais de 20% na taxa), enquanto a taxa de vítimas fatais

de acidentes com motocicletas aumentou cerca de 20%. O número total de vítimas fatais de acidentes de motocicleta em 2009, por exemplo, foi superior ao de vítimas fatais de acidentes de carro no mesmo ano, embora a frota de motos não alcance 30% da frota total (carros e motos).

Uma tentativa de controle dos acidentes de trânsito, considerando a organização da mobilidade urbana nas cidades e o estímulo ao transporte coletivo, pode ser percebida na Lei 12.587, de 2012, já discutida no capítulo anterior, sobre a Política Nacional da Mobilidade Urbana. A mencionada lei prioriza o transporte público coletivo em detrimento do transporte particular e, como foi mostrado anteriormente, o maior número de acidentes de trânsito, principalmente aqueles com vítimas fatais, envolvem a motocicleta ou o automóvel.

No Mapa da Violência, especificamente no Caderno sobre Acidentes de trânsito, não é mencionada a causa dos acidentes, nem a existência de alguma relação direta entre eles e a ingestão de bebida alcoólica, mas fornecem elementos importantes a serem considerados na presente investigação.

De acordo com um estudo publicado pelo Ministério da Saúde em 2013¹¹, relativo a violências envolvendo o consumo de álcool, a bebida alcoólica está relacionada a 21,2% dos casos de acidentes de trânsito, com um significativo impacto nos atendimentos de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde (SUS).

¹¹ Este levantamento ainda não foi publicado formalmente pelo Ministério da Saúde. A pesquisadora soube dos dados e da pesquisa, pois participa da Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) representando o Conselho Federal de Psicologia, onde esse assunto foi abordado. A apresentação feita à sociedade pode ser conferida em no link http://portalsaude.saude.gov.br/portalsaude/arquivos/pdf/2013/Mar/22/viva_alcool.pdf

O levantamento foi feito pelo Instituto de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA) da Secretaria de Vigilância em Saúde que envolveu 71 hospitais em todas as capitais brasileiras, inclusive do Distrito Federal. A pesquisa apontou ainda que em relação especificamente aos acidentes de trânsito e aos sinais de embriaguez alcoólica foi observado que 22,3% dos motoristas; 21,4% dos pedestres e 17,7% dos passageiros estavam sob efeito do álcool. A pesquisa informa ainda que 42.425 pessoas faleceram devido a acidentes de trânsito no ano de 2011 e que a faixa etária predominante das vítimas do sexo masculino era de 20 a 39 anos, sendo que 38,8% morreram devido ao acidente de trânsito (não necessariamente no local), e 18,3% no momento do acidente de trânsito.

Já Os dados levantados por Duailibi; Pinsky & Laranjeira (2011) indicaram em uma pesquisa realizada com 3.005 participantes em todo o Brasil, que 48% da amostra não consome bebidas alcoólicas (35% dos homens e 63% das mulheres), enquanto 24% dos participantes consomem bebidas alcoólicas de forma abusiva representando, para os autores, um grupo responsável pelo “custo social do álcool”. Os autores destacam ainda o consumo abusivo de cerveja, afirmando que 70% do consumo refere-se a esta bebida.

CAPÍTULO IV

4.1 Bebida alcoólica, comportamento de risco e criminalidade: a complexidade das questões implicadas

A criminalidade é fenômeno complexo e multideterminado, para cuja explicação concorrem fatores biológicos, psicológicos e/ou sociais, e que está presente em inúmeras sociedades humanas como evidenciam os registros disponíveis (Chalub e Telles, 2006). Esses autores, em estudo de revisão da literatura sobre álcool e crime, discorrem sobre as causas mais freqüentes de criminalidade no começo do século XX, passando “pelo atentado à ordem pública, vadiagem, desordem e embriaguez” (Chalub e Telles, 2006, p.69), até os delitos mais atuais, relacionados ao tráfico e uso de drogas, roubo, seqüestro e homicídio.

É importante frisar que Chalub e Telles (2006) consideram que há elementos na literatura que permitem assegurar que há correlação entre consumo de bebida alcoólica e violência no trânsito. Na revisão de literatura que realizaram esses autores citaram um estudo sobre fatores humanos e acidentes de trânsito conduzido por Petridou e Moustaki (2000), no qual se chegou à conclusão de que os acidentes de trânsito, que são responsáveis por muitas mortes, são afetados por diversos fatores. O estudo dividiu os fatores que reduzem a aptidão para dirigir, em longo e em curto prazo, e o comportamento de risco, também em longo e curto prazos, em 04 itens, a saber (destaques acrescentados):

1) Fatores que **reduzem a aptidão em longo prazo** (inexperiência, envelhecimento, doença e incapacidade, **alcoolismo, abuso de drogas**); 2) fatores que **reduzem a aptidão em curto prazo** (sonolência, cansaço, **intoxicação alcoólica aguda**, consumo de outras drogas, estresse psicológico agudo, distração); 3) fatores que promovem **comportamento de risco com impacto em longo prazo (superestimativa de habilidades, atitude "de macho", corredor habitual, negligente habitual de regras de tráfego, comportamento inadequado na direção, não uso de cinto de segurança ou capacete, propensão para acidente)**; 4) fatores que promovem **comportamento de risco com impacto em curto prazo (moderada ingestão alcoólica, drogas psicotrópicas, comportamento suicida, atos compulsivos)** (Petridou e Moustaki, 2000, citados por Chalub e Telles, 2006, S71).

A aptidão para dirigir fica comprometida tanto em curto quanto em longo prazo pela ingestão de bebida alcoólica, fato também observado em relação ao comportamento de risco, em decorrência dos potenciais efeitos do álcool sobre a superestimativa de habilidades e sobre comportamentos inadequados na direção.

Brisman e Bergman (1998) também consideram o álcool como fator de risco para quem está em atividade de condução de um veículo automotor. Os autores verificaram a associação entre a dose ingerida e a resposta em relação ao risco de acidente e também em relação à gravidade do acidente, sendo a relação direta algo difícil de avaliar, pois fatores paralelos como abuso de outras drogas psicotrópicas, outras variáveis sociais e comportamentais também precisam ser

considerados. Uma reflexão feita por esses pesquisadores é que jovens, principalmente do sexo masculino, são mais suscetíveis aos acidentes de trânsito quando há o consumo de bebida alcoólica envolvido.

Oliveira et al (2012) reuniram informações relativas a motoristas de caminhão que evidenciam que a bebida alcoólica e as substâncias psicoativas são colaboradores, diretos ou indiretos, para a ocorrência dos acidentes de trânsito no Brasil. Em um estudo da Secretaria Nacional sobre Drogas no Brasil, organizado por Pechansky, Duarte & De Boni (2010), foi verificado que 9,6% dos entrevistados afirmaram ter ingerido bebida alcoólica no dia da entrevista. Os entrevistados relataram que o uso de álcool e outras drogas servem como suporte para as pressões às quais caminhoneiros são expostos, tais como as longas jornadas de trabalho, assaltos na estrada, poucas horas de sono, trabalho por turno, prazos curtos de entrega e recebimento de mercadoria e a ausência da família. Os autores consideram, no entanto, que o uso do álcool e de outras drogas em auto-estradas só aumentam as chances e a gravidade das conseqüências de acidentes, além de onerar o sistema de saúde pública, judiciário e o sistema de segurança pública.

Em perspectiva histórica destacam-se no Brasil dois momentos de tentativas de normatização do uso de bebida alcoólica e outras drogas no contexto do trânsito e direção de veículos automotores. Em um primeiro momento, o antigo artigo 165 do Capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro, já com a redação dada pela Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida popularmente como “Lei Seca”, que assinala que consiste em infração gravíssima *dirigir sob a influência de*

álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência (BRASIL, 2008, p. 36). A penalidade é a de multa fixada à época em R\$ 957,69, acrescida da suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. A medida administrativa adotada é a retenção do veículo até apresentação de condutor habilitado, bem como o recolhimento do documento de habilitação.

O mesmo artigo, em seu parágrafo único, remete à regulamentação sobre procedimentos de apuração da embriaguez constante do artigo 277.

Art. 277 – Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob influência de álcool, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado (Redação dada pela Lei 11.275, de 07/02/2006) (Brasil, 2008, p.49).

É interessante observar que o artigo 276, da Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, determinava que:

Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no artigo 165 deste Código (Brasil, 2008, p. 49).

Em outro ponto do Código de Trânsito Brasileiro, no Capítulo XIX, que trata dos Crimes de Trânsito, está disposto que a esses crimes se aplicam as normas gerais dos Códigos Penal e de Processo Penal.

Entretanto, se o motorista estiver sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a ele não poderá ser aplicada, havendo crime de trânsito com feridos, a responsabilidade de lesão corporal culposa (que ocorreu sem que tenha havido intenção de produzi-la). A ele, é reservada na seção II do mesmo capítulo no artigo 306 a pena de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão¹² ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

A prática corrente no Brasil é a de não levar um motorista à prisão, mesmo nos casos de morte em decorrência de acidente. Contudo, no dia 04 de Maio de 2010, em Recife, após atropelar duas pessoas quando dirigia alcoolizado, um motorista gaúcho de uma carreta foi atuado em flagrante e levado à prisão sem direito à fiança. Os meios de comunicação locais noticiaram o fato, sem muito alarde. Soares (2010) salientou que os meios de comunicação não estavam atentos ao fato de que foi o primeiro caso em que uma pessoa foi presa por esse tipo de ocorrência. Habitualmente, a Polícia Civil se utiliza somente do Código de Trânsito Brasileiro para a lavratura do boletim de ocorrência e para os demais trâmites legais, tratando o fato como homicídio culposo. O motorista paga fiança e é liberado em seguida, respondendo ao processo em liberdade. No caso destacado acima, o delegado local, Vladimir Lacerda, entendeu que se tratava de dolo eventual e que, ao dirigir embriagado, o condutor assumiu um possível risco social, ficando caracterizada, então, a tentativa de homicídio, conforme apregoa o

¹² De acordo com o CTB a primeira habilitação é conhecida como Permissão para Dirigir. Entende-se que durante o período de 01 ano, a pessoa ainda não é habilitada para dirigir, apenas permissionada. Caso seja acumulado, nesse período de 01 ano, uma infração de natureza grave ou gravíssima ou duas de natureza média a pessoa tem seu processo invalidado, obrigando o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação (Brasil, 2008).

Código Penal Brasileiro. Tal caso ainda está inconcluso, aguardando parecer do Ministério Público e da Justiça.

No meio jurídico é conhecido e causa perplexidade o fato de não existir no Brasil qualquer caso em que alguma pessoa tenha sido condenada e cumprido pena de privação de liberdade por crime de trânsito.

Em um segundo momento, mais precisamente em Dezembro de 2012, a história parece tomar outro rumo. A Lei 11.705, de 2008, sofreu profundas alterações, o que pode ser observado no texto da Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012 (Anexo B).

A “Nova Lei Seca”, título com o qual foi divulgada amplamente pela mídia, permitiu às autoridades de trânsito se valerem de outros meios de prova especificados como admissíveis, além do bafômetro, para a constatação do crime de embriaguez ao volante. O agente de trânsito poderá utilizar depoimentos de terceiros, vídeos, fotos e outras possibilidades que indiquem que o condutor consumiu bebida alcoólica antes da direção automotiva.

Outra mudança foi no valor da multa que passou de R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40. Caso o mesmo infrator reincida no período inferior a 12 meses a multa poderá chegar a R\$ 3.830,80. A medida administrativa permanece a mesma, mas se constatada embriaguez superior a 0,6g/l de álcool no sangue (crime de trânsito), haverá a detenção de seis meses a três anos.

Depois do primeiro dia de aplicação da “Nova Lei Seca”, os noticiários de todo Brasil fervilharam em notícias sobre a quantidade de carteiras apreendidas. No Rio de Janeiro, por exemplo, foram fiscalizados 1.841 motoristas. Dos 153 motoristas submetidos ao teste do bafômetro e 142 tiveram a carteira de

habilitação apreendida. Ao todo, 378 motoristas foram multados e 48 veículos foram rebocados (GazetaOnline, 2012). No estado do Espírito Santo, de acordo com relato verbal¹³ do Comandante do Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPtran), do primeiro dia da “nova” Lei Seca até o dia 16 de janeiro de 2013, haviam sido apreendidas por volta de 1.800 carteiras de habilitação.

Em 29 de janeiro de 2013, outra novidade. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) publicou em Diário Oficial da União a resolução 432¹⁴ os procedimentos cabíveis para que os agentes de trânsito possam verificar o consumo de álcool ou substância psicoativa.

A infração administrativa permanece, bem como o uso do etilômetro (bafômetro), mas incorpora outras provas além do relato testemunhal do agente de trânsito, tais como imagem fotográfica, vídeo ou outras provas que são admitidas factualmente no âmbito do direito. Pelo novo texto incorre em infração administrativa o indivíduo cujo teste do etilômetro constatar concentração igual ou superior a 0,05 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado.

Caso o condutor abordado se recuse a realizar o exame não será acusado de crime, mas incidirão sobre ele as penalidades e medidas administrativas. Se, não houver apresentação de outro condutor habilitado e em condições de dirigir, o veículo será encaminhado ao depósito do órgão ou entidade responsável pela fiscalização.

¹³ A pesquisadora é conselheira titular do Conselho Estadual de Trânsito (CETran-ES) desde julho de 2008. Na reunião do dia 16.01.2013, o referido comandante fez uma avaliação da nova lei e expôs de forma genérica os resultados alcançados em pouco menos de um mês de vigência da Lei.

¹⁴ <http://www.in.gov.br/imprensa/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=30&data=29/01/2013>

Incidirá em crime o indivíduo cujo exame de sangue que acusar valor igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou em etilômetro 0,34 miligramas de álcool por litro de ar alveolar expirado. Em seus anexos I e II a resolução traz a Tabela de Valores Referenciais para Etilômetro e os sinais de alteração da capacidade psicomotora, respectivamente.

Mesmo que ainda não existam relatos de pesquisas abrangentes o suficiente para apontar qual o percentual de acidentes de trânsito provocados pelo uso de bebida alcoólica em concentração x ou y (Andreuccetti *et al*, 2001), há um estudo de Leyton *et al* (2005) que levou a estimar que tal percentual pode estar próximo de 50%.

Leyton *et al* (2005) partiram da suposição de que quanto maior a quantidade de álcool no sangue maior a morbimortalidade dos casos de acidentes de trânsito. Analisaram 2360 requisições de verificação de alcoolemia do Instituto Médico Legal do Estado de São Paulo para vítimas fatais de acidentes de trânsito, nas categorias colisões e atropelamentos, ocorridos de janeiro a dezembro de 1999. Para fins desse estudo foram consideradas como positivas as amostras de sangue que tiveram concentração igual ou superior a 0,1g/l sangue.

Leyton *et al* (2005) verificaram que o resultado do exame de álcool etílico foi positivo no sangue de quase da metade das vítimas de acidentes de trânsito (47%). Vítimas do sexo masculino, com idade entre 25 a 40 anos, constituem o segmento mais atingido pelos acidentes de trânsito.

Moura *et al* (2009), partindo do mesmo pressuposto e defendendo que os acidentes de trânsito são um problema de saúde pública (assim como também procedem Minayo & Souza, 1993; Minayo & Deslandes, 1998, Nascimento &

Garcia, 2009) buscaram analisar a quantidade de adultos que dirigiam alcoolizados nas capitais dos estados brasileiros e no Distrito Federal. Para tanto, os dados auto-relatados levantados por meio do sistema de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (VIGITEL), foram analisados. Os autores informam que em 2007 foram entrevistadas 54.251 pessoas (nos meses de julho a dezembro), em 2008 foram entrevistadas 54.353 pessoas (nos meses de abril a dezembro) e em 2009 foram entrevistadas 22.009 de janeiro a maio. Uma das questões formuladas estava relacionada ao consumo de bebida alcoólica e direção automotiva.

Em relação ao ano de 2007, 2,0% da população afirmaram dirigir depois de consumir bebida alcoólica sem moderação, sendo 4% de homens e 0,3% de mulheres. Em 2008, 1,5% (3,0% dos homens e 0,3% das mulheres) afirmou dirigir depois de consumir bebida alcoólica sem moderação. Houve redução na prática de beber e dirigir de 2007 para 2008. Um mês após a implementação da “Lei Seca”, em julho de 2008, apenas 1,3% afirmou fazer o consumo de bebida alcoólica e a seguir conduzir seu veículo, em agosto o registro foi de 0,9%, mas em setembro e outubro a frequência subiu para 2,6% e em maio de 2009 alcançou 2,8%.

Dados levantados por Moura et al (2009) mostram como a implementação de medidas de restrição ao consumo do álcool seguido por direção automotiva podem ter efeitos concretos. Concomitantemente, defendem

“controle de propaganda de bebidas alcoólicas, proibição de venda aos menores de idade, restrição de horários de venda de bebidas, medidas

contínuas de fiscalização, no sentido de reduzir os riscos de exposição a acidentes decorrentes do consumo abusivo de bebidas alcoólicas. No Brasil, a ampla divulgação da Lei nº 11.705 pela mídia nacional e a grande adesão da medida pela população levaram à redução imediata da condução de veículos após a ingestão abusiva de bebidas alcoólicas nos meses iniciais à promulgação da Lei.” (Moura et al, 2009, sem paginação)

Outro estudo também diretamente relacionado ao tema foi o de Campos *et al* (2012). Os pesquisadores obtiveram dados por meio de entrevistas e de checagem de sobriedade por meio de teste de bafômetro de 1.951 motoristas, de março a julho de 2009 em dez cidades do Estado de Minas Gerais, incluindo condutores de automóveis, utilitários e motocicletas. A coleta de dados ocorreu entre 23hs e 3hs, nas madrugadas das sextas feiras e sábados.

O método de pesquisa envolveu duas etapas: a primeira com aplicação de um questionário e a segunda, com a aplicação do etilômetro propriamente dito. Dos 1.951 motoristas abordados, 1.799 participaram apenas da primeira etapa e desses, 1.209 aceitaram participar das duas etapas. Os demais não foram aproveitados devido a erros de aplicação e a outros problemas técnicos.

Campos et al (2012) observaram que: 635 (35,3%) dos motoristas entrevistados declararam já ter se envolvido em algum acidente de trânsito; 1.190 (66,6%) consideraram beber e dirigir como a infração mais grave; 731 (41,3%) consomem bebida alcoólica de um a dois dias na semana. É muito impressionante o fato de que 512 (26,3%) declararam ter ingerido algum tipo de bebida alcoólica no próprio dia da realização da pesquisa.

Campos et al (2012) mostraram que 20% dos motoristas abordados apresentaram concentração de álcool expelido por ar alveolar acima do limite legal, ou seja, maior que 0,1mg/l, e em 2% havia presença de álcool abaixo desse valor, ou seja, 22% dos motoristas avaliados tinham ingerido bebida alcoólica antes de dirigir. Estudos similares de Beirness & Beasley (2011) e Lacey et al (2009), nos Estados Unidos, chegaram a resultados menores. As taxas verificadas nesses estudos variaram de 5% a 14% em períodos noturnos de finais de semana. Informações desse tipo tornaram indispensáveis pensar em medidas que pudessem alterar o quadro, e levaram às diversas questões legais que foram levantadas em torno dessas medidas. Algumas delas são apresentadas a seguir.

Chalub e Telles (2006) discorrem sobre a expressão latina *actio libera in causa* (ação livre em sua causa). Essa expressão denota que para os que ingerem bebidas alcoólicas (em pequenas ou grandes quantidades) e cometem delitos, mesmo um leve torpor, algum comprometimento sensorial ou no mais grave caso de obnubilação da consciência, a presunção da culpa já está dada antes mesmo da ocorrência do delito. Para os autores, o agente do delito está ciente de que ingerindo bebida alcoólica (ou qualquer substância psicoativa) há possibilidade de uma embriaguez (leve, moderada ou aguda) e conseqüentemente, de que alguma ação sua possa não estar sob controle no estado de embriaguez, com o que não poderia haver atenuação de sua culpa. Ou seja, antes da ingestão da bebida alcoólica já se presume assunção do risco de cometimento de atos diversos que seriam considerados pelo próprio indivíduo, caso estivesse sóbrio, ou pela sociedade, como reprováveis.

Faller et al (2010), ao discutirem psicopatologia e comportamento de ingestão de álcool e direção automotiva em motoristas, bem como Ferreira (2006) e Soares-Junior (2007) ao discutirem comportamento de risco em motociclistas e motoristas, argumentam que em relação ao comportamento de risco, é preciso diferenciar os erros das violações.

Cabe explicitar neste ponto, quando foram mencionados aspectos legais e socioculturais das relações entre ingerir bebida alcoólica antecedendo o comportamento de dirigir, o contexto de desenvolvimento do presente estudo.

O Programa Madrugada Viva nasceu em 2003, a partir da constatação, pelo Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Espírito Santo, de crescimento do número de acidentes de trânsito causados pelo abuso de bebidas alcoólicas e direção automotiva (Nascimento, 2008).

No âmbito de tal programa, as abordagens dos motoristas eram realizadas de duas formas: a abordagem **educativa**, na qual os motoristas recebem panfletos informativos e cartilhas sobre direção segura (cinto de segurança, velocidade e abuso de bebida alcoólica) e a abordagem **punitiva**, na qual o motorista que for flagrado embriagado (por meio do uso do etilômetro, mais conhecido como bafômetro) pelos policiais militares do Batalhão de Trânsito, são autuados, têm seu veículo retido e sua carteira de habilitação apreendida. Cabe lembrar que o Programa Madrugada Viva foi o único programa na **esfera governamental**, em todo o Brasil, que iniciou esse trabalho antes da promulgação da Lei 11.705, de 2009, conhecida como Lei da Tolerância Zero ou Lei Seca.

O motorista, uma vez abordado, é convidado pelo policial de trânsito a fazer uso do bafômetro. Caso se constate ter havido consumo de álcool o motorista é encaminhado à Delegacia de Trânsito para os procedimentos cabíveis. Alguns motoristas, sabedores de que não estão legalmente obrigados a usarem o etilômetro (bafômetro), optam por não fazê-lo. Nesse caso, o motorista também é encaminhado à Delegacia de Delitos de Trânsito, para que seja lavrado um exame testemunhal no qual ele é avaliado por sua condição física e emocional (equilíbrio, alterações na fala, hálito, olhos vermelhos, entre outros indicadores) pelos policiais presentes.

Um estudo de Sabino Junior (2009) mostrou as dificuldades de aferição de mudanças de comportamento nos estudos em cujos focos estão comportamentos como ingerir bebida alcoólica e dirigir. Entre os fatores que contribuem para isso, podem ser destacados: a) os estudos não mensuram diretamente modificações nas formas de pensar, agir e sentir dos indivíduos, o que tecnicamente é difícil fazer *a posteriori*, mas sim concepções sobre suas ações e sobre eles próprios; b) as estatísticas dos acidentes de trânsito não podem ser tomadas como evidências indiscutíveis de mudanças efetivamente produzidas por determinada intervenção, pois são diversas as variáveis que podem contribuir para a sua reconfiguração. Ainda assim, é expressivo o dado apresentado por Sabino Junior (2009): o Programa *Madrugada Viva* conseguiu diminuir em 82% a quantidade de condutores que, no período noturno, dirigiam após ingerir bebidas alcoólicas. Para o autor, esse resultado foi possível pela inserção das punições (multa, retenção do veículo, pontos na CNH) nas operações do Programa *Madrugada Viva*.

Cabe esclarecer que, a partir do governo de Renato Casagrande¹⁵, eleito em outubro de 2010 para o governo do estado do Espírito Santo, o Programa Madrugada Viva recebeu outro nome, passando a se chamar “Juntos pela Vida”. Foram mantidos os mesmos objetivos gerais, com a mesma atividade policial, contudo a parte educativa foi separada da operação policial, cabendo aos “civis” uma atividade “descolada” e em locais diferenciados das *blitzen*. Apesar da recente modificação do nome do Programa, de “Madrugada Viva” para “Juntos pela Vida”, o nome original será utilizado no presente trabalho em função de seu uso corrente nas entrevistas, que foram realizadas quando a identificação oficial era “Programa Madrugada Viva”.

4.2. Comportamento de risco no trânsito: “até onde vai meu limite”

De acordo com um estudo norte americano da *National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism* (NIAA, 2009), na véspera do início do ano de 2008 nos Estados Unidos (ou seja, na “virada” do ano), entre 18h do último dia do ano e 5:59h da manhã do dia seguinte, foram registradas 59 mortes no trânsito relacionadas ao consumo de álcool, o que significa 46 mortes a mais do que o verificado duas semanas depois, nos mesmos horários e dias da semana (de quarta para quinta feira). Já no Brasil, o I Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool (2007), realizado nos anos de 2005 e 2006, mostrou que 34% dos participantes relatam experiências de beber e dirigir. O levantamento mostra ainda que dirigir alcoolizado no Brasil é algo muito comum,

¹⁵ Partido Socialista Brasileiro (PSB).

por um lado, por se tratar de uma sociedade motorizada e por outro pela relação existente entre o beber e o lazer, relação culturalmente consolidada no país. Os responsáveis pelo levantamento mencionado sugerem que a associação entre veículo e bebida alcoólica parece ser algo inevitável em muitos casos, principalmente em situações de “bares e baladas”.

O que essas duas pesquisas confirmam é a relação não casual e fatal entre o uso de álcool e o consumo de bebidas alcoólicas. Estudo de Pechansky, De Boni, Diemen, Bumaguin, Pinsky, Zaleski, Caetano e Laranjeira (2009) evidencia que quem bebe e dirige apresenta dificuldades na direção veicular devido à redução da agilidade necessária à condução, bem como vivencia redução nas aptidões para decisão, julgamento e reflexo. O relato afirma ainda que a alta concentração de álcool no sangue pode tornar as pessoas mais sonolentas ou até mesmo ocasionar algo mais grave, como a perda de consciência durante a condução veicular.

Mais especificamente sobre a associação dos atos de beber e dirigir, levando em consideração a tabela abaixo, percebe-se como o ato de dirigir fica tanto mais comprometido quanto maior for a dose de álcool no sangue.

Tabela 07: Alcoolemia e seus efeitos

Alcoolemia no sangue (g/l)	Efeitos correspondentes
0,1 a 0,3	Início dos efeitos de relaxamento Leve euforia e relaxamento Diminuição da timidez Funções visuais e acompanhamento de movimento já alterados
0,4 a 0,6	Movimentos já alterados Taquicardia e aumento do padrão respiratório Diminuição de funções cerebrais Dificuldades no processamento de informações e tarefas de atenção dividida

	Diminuição de inibições Relaxamento
0,6 a 1	Aumento de sintomas ansiosos e depressivos Diminuição de atenção, reações mais lentas e problemas de coordenação e força muscular Baixa capacidade de tomar decisões
1 a 1,5	Reações ainda mais lentas Dificuldades de equilíbrio, movimentos e funções visuais Fala arrastada
1,6 a 2,9	Diminuição de respostas a estímulos externos Problemas motores (quedas e falta de coordenação motora)
3 a 3,9	Desmaios Anestesia (comparável à usada para cirurgias) Estupor
4 e acima	Dificuldades respiratórias Morte

Fonte: World Health Organization, 2007.

Leyton, Ponce e Andreucetti (2009) salientam que o álcool é uma substância psicoativa depressora do sistema nervoso central que altera substancialmente funções de percepção e comportamentais, o que pode levar a uma conduta mais agressiva por parte de quem o consome ou pode, até mesmo, diminuir a atenção. Para esses autores, mesmo a ingestão de pequenas doses de bebida alcoólica torna o ato de conduzir veículos automotores, desaconselhável.

Para Pinsky e Pavarino Filho (2007), os principais problemas de saúde pública que têm relação com os acidentes de trânsito no Brasil são o excesso de velocidade e o consumo abusivo de bebidas alcoólicas, podendo estar associados ou não. Os autores discorrem sobre a responsabilidade social das propagandas nos meios de comunicação e sua mensagem publicitária explícita ou implícita; sobre os limites da autoregulação de setores públicos e privados nos *mass media* e sobre como as propagandas têm papel relevante na comercialização de bebidas alcoólicas no Brasil.

No mundo inteiro a combinação entre álcool e direção automotiva tem acarretado acidentes de trânsito, ainda que isso se manifeste em proporções variáveis. Essa é uma constatação que tem chamado atenção no sentido de demandar políticas apropriadas, conforme demonstrou Nascimento (2008). A Figura 10 mostra os acidentes fatais causalmente associados ao álcool.

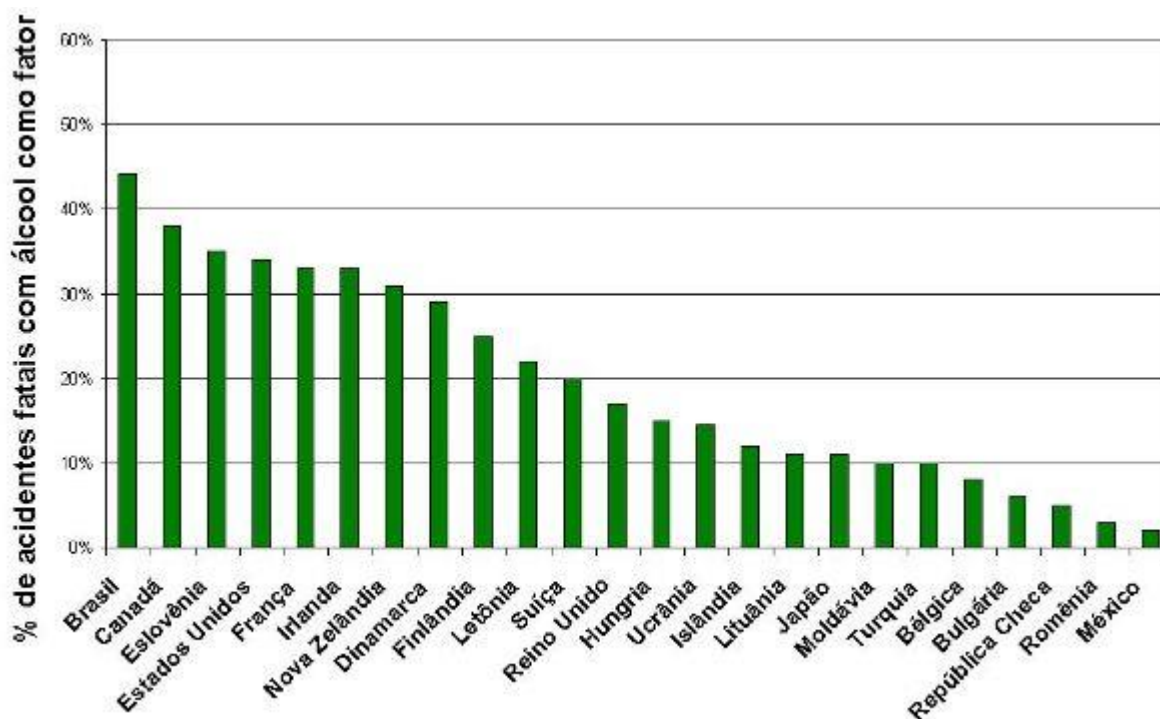


Figura 10: Acidentes fatais e álcool

Fonte: World Health Organization (2007).

Percebe-se o Brasil em primeiro lugar na quantidade de acidentes de trânsito com vítimas fatais nos quais estava envolvido consumo de bebida alcoólica. Mesmo considerando que se trata de informação cuja comparabilidade ficaria mais precisa com explicitação das condições das vias, da frota e da legislação pertinente, trata-se de alerta importante sobre a realidade brasileira.

Pesquisa realizada no Estado do Espírito Santo pelos bioquímicos toxicologistas Pelição e Mendonça (2009) caracterizou o perfil das vítimas fatais de acidentes de trânsito e a associação dos acidentes com a presença de álcool no sangue. Houve coleta de amostra de sangue de 952 vítimas fatais de atropelamentos e colisões, de ambos os sexos, maiores de dezesesseis anos. Os acidentes ocorreram entre 1º de janeiro de 2008 e 30 de junho de 2009 e todas as vítimas deram entrada no Serviço de Laboratório do Departamento Médico Legal da Polícia Civil do Espírito Santo (DML-ES). De acordo com essa pesquisa a maior parte das vítimas é do sexo masculino (86,5%) e se encontra na faixa etária de 21 a 30 anos de idade (30,7%). Dos acidentes que acarretaram vítimas fatais, 51% deles envolveram veículos automotores, 25% envolveram motocicletas e 24% atropelamentos. A presença do etanol (álcool) foi constatada em 371 cadáveres, ou seja, em 39% da amostra.

Tal como demonstrado pelo estudo de Leyton *et al* (2005) as vítimas do sexo masculino (25 a 40 anos) são as mais afetadas pelos acidentes de trânsito com concomitante presença do álcool no organismo. Mais grave ainda, foi a conclusão que o percentual de acidentados, naquele estudo é próximo de 50%, ou seja, um percentual maior que o verificado por Pelição e Mendonça (2009).

Sobre os valores de alcoolemia, Pelição e Mendonça (2009) descobriram que dos resultados positivos, 41,6% das vítimas apresentava índice entre 10,0 a 19,9 dg/L de sangue, superior àqueles definidos como inaceitáveis pelo Código de Trânsito Brasileiro, que a época da pesquisa era de 6 dg/L. Soma-se a isso a constatação pelos autores de que 86,5% da amostra apresentou valor superior a 6 dg/L. Os autores inferem que apesar de ter sido uma pesquisa realizada apenas

com vítimas de acidentes fatais, é de suma importância que sejam desenvolvidas políticas públicas específicas para a questão do álcool e condução de veículos automotores, além de maior rigor na fiscalização das políticas.

Na pesquisa de Pelição e Mendonça (2009) pode-se observar que condutores do sexo masculino corresponderam a 95,6% da população com positividade de etanol no sangue. Esses homens situam-se na faixa etária de 21 a 30 anos (36,7%), seguidos da faixa etária de 31 a 40 anos (22%), ou seja, 66,9% dos casos nos quais foi constatada a presença de etanol no sangue envolveram indivíduos na faixa etária de 16 a 40 anos.

Diversos trabalhos abordaram, sob uma perspectiva psicossocial, a conduta de risco durante a juventude, incluindo os problemas relacionados ao trânsito (Assailly, 1997; Elander, West e French, 1993; Jessor, 1987; Jonah, 1986). Uma teoria utilizada no contexto deste tema é o da Teoria da Conduta Problema (*Problem Behavior Theory*). A visão é a de que a conduta de risco está associada a outros comportamentos tais como: violência, comportamento sexual de risco, delinquência e consumo de drogas. Jessor (1987), por exemplo, propõe que comportamentos de risco (e sua evitação) estão relacionados a fatores como: aspectos de personalidade, características do ambiente cultural tal como percebido pelo indivíduo em questão (percepção de costumes, práticas educativas familiares, meios de comunicação e influência dos pares ou grupos de iguais), e a relação do indivíduo com diferentes grupos conforme a natureza de tais grupos, variação essa que pode abranger do mais tradicional até os mais desviantes.

Para Rozestraten (2001), não apenas a personalidade e o ambiente interferem no comportamento de risco dos motoristas, mas também, e isso valeria

para o caso brasileiro, deve-se considerar a influência da educação e as decisões nas áreas administrativas do trânsito, tais como a fiscalização e as medidas na esfera penal/criminal.

Marín-León e Vizzoto (2003), em estudo realizado com 2116 estudantes universitários de 18 a 25 anos, em Campinas, constataram que os rapazes com mais de 20 anos e com melhor condição socioeconômica têm chances mais elevadas de sofrerem acidentes de trânsito. Os autores observaram que os jovens que possuíam histórico de acidentes de trânsito, apresentaram características de transgressores. Mesmo para aqueles sem antecedentes de acidentes de trânsito, foi constatada alta frequência de comportamentos inadequados, como dirigir em velocidade excessiva, desrespeitar sinais de trânsito e ingerir bebida alcoólica e a seguir dirigir veículo.

Dotta-Pannichi (2005) em estudo com 400 adolescentes e jovens adultos verificou associação entre pais negligentes ou muito permissivos e altos índices de exposição a riscos na condução de automóveis por parte de seus filhos. A autora mostrou também que atitudes mais permissivas de pais e parentes frente ao uso de álcool em adolescentes e jovens estão associadas a maior incidência de comportamentos de risco ao volante.

Bianchi e Summala (2004) supõem que as crianças herdaram os hábitos de condução automotiva de seus pais, tanto pela disposição genética quanto por aprendizagem por meio da observação do modelo, ou seja, uma transmissão geracional de comportamentos. Para tanto, as autoras investigaram 174 pares de pai-filho que responderam ao Questionário Manchester de Comportamento do Condutor, em momentos distintos. Para as autoras há significativa correlação

positiva entre o comportamento habitual de transgressão dos pais e o comportamento de transgressão das regras de trânsito na geração posterior, ou seja, de seus filhos.

Essa questão do modelo parental negativo (atitudes de negligência em relação ao uso do álcool, pouco monitoramento da atitude dos filhos) também foi debatida por autores como Beck & Lockhart (1992), Bingham & Shope (2004), Dotta-Panichi, (2005), Hartos, Eitel, & Simons-Morton (2001; 2002) e Shope *et al.* (2001), havendo evidências de que o comportamento impróprio do modelo parental resulta em uma taxa alta de riscos na condução de automóvel pelos filhos.

Assailly (1997) defende que a influência da família, quando positiva, atuaria como fator de proteção do jovem contra riscos futuros na conduta de dirigir. Assailly (1997) também analisou a predisposição individual ao risco, características psicológicas e biológicas, de personalidade e suporte social na prevenção de condutas de risco.

A conclusão comparável chegaram Pinsky e Pavarino Filho (2007) constatando a legislação brasileira é considerada “frouxa” e permissiva quanto ao consumo de bebidas alcoólicas por jovens e adultos; o acesso ao produto é muito fácil; e aspectos sócio-familiares, já abordados, como tolerância ao consumo por parte de pais e parentes e mesmo o modelo de consumo por eles proporcionado, têm relação com o aumento dos problemas relacionados ao consumo do álcool. Malaquias, Reis, Souza e Minayo (2002) constataram que, no Brasil, os acidentes de trânsito que envolvem jovens condutores, estão associados em grande parte

ao excesso de velocidade, à transgressão às normas de trânsito e à inexperiência ao volante.

Como se pôde observar, portanto as pessoas que estão entre a bebida alcoólica e volante são homens e mulheres que “aprenderam” que o álcool e carro são, em instâncias diferenciadas e em graus diferenciados, objetos de consumo desejáveis e positivos.

Não se discute o fato da bebida alcoólica ser uma substância psicoativa que altera o Sistema Nervoso Central (Mansur, 2004), mas é também indiscutível que o ato de consumir bebida alcoólica é socialmente aceito (Ross, 1992), diferentemente do que ocorre com as drogas ilícitas.

O mesmo ocorre com a direção automotiva. Ludd (2005) assim observa:

Mas ainda mais divertido é ver que essa mesma classe média, que se põe histérica ante a idéia de que o filho adolescente possa ter acesso a um cigarro de maconha ou a um videogame “violento”, vê com declarado orgulho que o mesmo adolescente “já sabe dirigir” aos 14 ou 15 anos. Como se carro não fosse algo muito mais perigoso que um baseado. (Ludd, 2005, p.10)

A combinação entre ambas, bebida alcoólica e direção automotiva caracteriza “risco” potencial de acidente de trânsito. Bajos *et al* (1998) afirmam que, culturalmente, o conceito de risco está mais relacionado ao seu lado negativo do que ao seu lado positivo. Noções de “risco”, ou “grupo de risco”, e por fim, “comportamento de risco”, são objeto de ampla literatura na saúde coletiva, tendo

passado a ser utilizada há pouco tempo pela Psicologia do Trânsito em uma tentativa de explicar o comportamento do motorista infrator das regras de trânsito.

Spink (2003) aborda o risco pelo prisma da aventura, o que permite entendê-lo como positivo. Para a autora, a melhor representação de risco nesse aspecto contemporâneo, se dá na área da Economia: “Correr riscos é, a bem dizer, o cerne dos investimentos em economia.” (Spink, 2003, p. 301). O risco é inerente aos investimentos! Há tanto a possibilidade de grandes perdas ou ganhos, sendo o ganho seu motivo principal de retroalimentação, assim como a “adrenalina” retroalimenta a prática de esportes radicais para a maioria de seus adeptos.

Wilde (2005) desenvolveu a Teoria Homeostática de Risco. Para o autor: “Os seres humanos nunca podem estar totalmente seguros sobre o resultado de suas ações. Portanto, todas as suas decisões são arriscadas.” (Wilde, 2005, p. 17). Desta forma, tomar uma decisão pode ser considerado um comportamento de risco, muitas vezes, sem a devida consciência disso.

Para Wilde (2005) o nível de risco está compreendido naquilo que as pessoas estão preparadas para suportar ou aceitar. O “risco pretendido” significa então o risco que é tolerado e até mesmo desejado. Quando maior a percepção de que os benefícios de determinada ação serão altos, mais o sujeito se arrisca, principalmente quando o ônus da transgressão é percebido como baixo. O nível de risco percebido será de certa forma baixo quando o sujeito acreditar ser possuidor das habilidades necessárias para o enfrentamento da situação.

Por exemplo, o motorista que dirige alcoolizado geralmente subestima os efeitos do álcool no seu organismo, e conseqüentemente tende a aumentar o nível

de tolerância ao risco. A Teoria de Homeostase de Risco de Wilde (2005) explicaria então o porquê de muitas decisões, em situação em total ausência de álcool não serem estranhas ao sujeito, que sob o efeito do álcool, desempenhou essas ações entendidas por ele como perigosas.

Para Wilde (2005) medidas político-administrativas devem ser implementadas no sentido de produzir nas pessoas uma tendência de mudança comportamental e isso incluiu mudar a quantidade de risco à qual podem se submeter ou tolerar. Em outras palavras, se o benefício é alto e o risco baixo, o nível de tolerância ao risco será alto. Caso contrário, a tolerância ao risco diminui. Fato é que o risco estará sempre presente, em nível alto ou baixo. O que essa teoria traz de contribuição especial para o tema aqui tratado é a lógica de que para diminuir os acidentes de trânsito é preciso reduzir o nível de tolerância (ou nível de risco) aceito pela população no âmbito coletivo, e pela pessoa, no âmbito individual.

Veículos com tecnologias do tipo *airbags*, freio ABS, por exemplo, que permitem maior segurança de seu proprietário, agem, para Wilde (2005), em sentido inverso do que se propõem, pois aumentariam o nível de tolerância ao risco, desviando o condutor da meta do comportamento seguro.

Wilde (2005) defende ainda que apenas a fiscalização de trânsito não resolve os problemas de infrações, pois quando a fiscalização diminui, o comportamento transgressor tende a reaparecer. Para o autor, o comportamento inseguro está diretamente relacionado à falta de expectativa de um futuro. O autor chamou essa abordagem motivacional de “Expectacionismo”. A partir do momento que o sujeito percebe que o valor de seu futuro é alto, tende a ponderar seu

presente para assegurar esse futuro, sendo prudente em suas ações e em suas tomadas de decisão.

Essa é uma reflexão importante feita por Wilde (2005), principalmente no que tange ao consumo de bebidas alcoólicas, uma vez que um país pode desenvolver uma legislação que tenha punições legais severas e consistentes, e ela

“pode bem ser atendida no sentido de que menos pessoas decidirão dirigir depois de ter bebido, ou decidirão dirigir apenas em distâncias curtas, ou tenderão a dirigir mais cuidadosamente e chamando menos atenção, ou uma combinação de várias dessas possibilidades.” (Wilde, 2005, p.181).

Mas, alerta o autor, isso não acontece caso não haja determinação, por parte do motorista, de não se envolver em acidente.

Para finalizar a introdução do presente estudo há necessidade de esclarecimentos sobre o que está sendo entendido como avaliação de políticas públicas.

Como afirmar que uma determinada política pública está atingindo suas metas? Uma vez formulada e implementada, a avaliação de uma política pública precisa existir, uma vez ela é que constituirá um procedimento que pode funcionar de modo a retroalimentar o sistema, apontando falhas e sugerindo mudanças (Pereira, 2012; Weiss, 1998). Pereira (2012) afirma que, mesmo estando em jogo preocupações e procedimentos muito novos, países como os Estados Unidos da América possuem maior tradição na avaliação de políticas públicas, principalmente na área da educação, do que países da América Latina. Tópicos

financeiros e contábeis são bem explorados no Brasil, mas tópicos relacionados à satisfação dos usuários ou público alvo da política pública e “graus de sucesso das ações do governo” (p. 03) ficam, usualmente, em segundo plano.

Para alguns autores (por exemplo, Arretche, 2009; Faria, 2009), primeiramente é preciso distinguir e entender o que é avaliação política e o que é análise de política pública, antes de se falar em avaliação de política pública.

Figueiredo e Figueiredo (1986) ensinam que **avaliação política** é o entendimento do critério pelo qual uma política foi escolhida em detrimento de outras. Nesse caso, a operacionalidade de uma certa política não é um elemento central para sua escolha. Tal como afirma Arretche (2009):

“Ela examina os pressupostos e fundamentos políticos de um determinado curso de ação pública, independentemente de sua engenharia institucional e de seus resultados prováveis” (Arretche, 2009, p.30).

Por **análise de políticas públicas**, compreende-se o detalhamento de toda a engenharia institucional, a estrutura e a constituição da política. O analista de política pública se propõe a analisar todas as etapas, desde a formulação até a implementação da política, evidenciando os acordos realizados entre a sociedade e as instâncias políticas para a consecução da ação pública. Todos os jogos de interesses, as incongruências, as disparidades são analisados em todos os estágios de determinada política pública. Tal como afirmam Frey (2000); Raichelis (1998), Rua (sem data); quem formula nem sempre é quem implementa as ações,

e quem implementa nem sempre compreende o alcance dos resultados possíveis da ação, uma vez que quem implementa não pensou a política, não compreendendo com adequado detalhamento e a necessária amplitude os objetivos da ação.

Dessa forma, nem sempre o que aparece como demanda na agenda pública será formulado ou mesmo implementado conforme a demanda original, em sua íntegra. O que acontece é que, normalmente, o projeto sofre variadas alterações durante o jogo de forças entre a sociedade que demanda a ação e os gestores públicos, de forma a ter seu desenho deveras modificado (problemática essa tratada em Nascimento, 2008).

Registra-se aqui a concordância com a advertência de Arretche (2009) de que na avaliação ou análise de política pública, o pesquisador deve estar atento à possibilidade de que seus julgamentos sofram interferência de valores que determinem maior ou menor aprovação da política estudada. Nesse caso, apesar de reconhecer que é quase impossível haver uma leitura apenas “instrumental, técnica ou neutra”, a autora afirma ser fundamental o uso adequado de instrumentos de investigação, no sentido de reduzir o peso das opções pessoais nos resultados da pesquisa.

Ao se optar por avaliação de uma dada política (particularmente as políticas sociais¹⁶), pode-se empreender estudos em três vertentes principais, isoladamente

¹⁶ Não é proposta de o presente estudo discutir a diferenciação entre as políticas públicas e políticas sociais. Como não há consenso entre os estudiosos sobre esse assunto, parte-se da discussão apresentada na introdução do trabalho sobre as políticas públicas. Serão utilizados os estudos já existentes sobre avaliação de políticas sociais para o desenvolvimento desse estudo, uma vez que, em princípio, não há qualquer incongruência metodológica. Será utilizado o termo programa, em detrimento do termo política, no sentido de manter a maior fidelidade possível à discussão realizada pelos autores da área.

ou englobando-as de forma complementar. Essas vertentes são: a efetividade, a eficácia e a eficiência.

Por **efetividade** entende-se a relação entre a implementação do programa estudado e seus impactos sociais, seus resultados (Figueiredo e Figueiredo, 1986). Reconhece-se que a maior dificuldade nesse tipo de estudo é demonstrar que os resultados encontrados estão relacionados de forma causal aos mecanismos ou ações colocados em prática pela política estudada. Por isso, estudos sobre efetividade de políticas públicas são escassos. De acordo com Arretche (2009) muitas análises que se baseiam na efetividade acabam mostrando, em verdade, a inefetividade das políticas sociais brasileiras e a persistência da demanda (seja ela pobreza, desigualdade ou exclusão social).

Não há razão para duvidar da importância da implantação do *Programa Madrugada Viva* para a sociedade capixaba. É importante, entretanto, discuti-lo, analisar seus componentes. Examinar seus diversos componentes é importante para aferir a qualidade do programa. Entre eles podem ser destacados: a frequência de realização das *blitzen* e os locais escolhidos para realizá-las; as informações e a avaliação disponibilizadas aos leitores e espectadores pelos meios de comunicação de massa; as reações de motoristas profissionais que estão nas ruas todos os dias e por muito tempo; as reações dos motoristas jovens que constituem parcela expressiva de freqüentadores de bares e similares. O exame de vários itens dessa natureza amplia a possibilidade de se conseguir avaliar com pertinência se o Programa está obtendo sucesso, em termos de redução da frequência da prática de combinação entre uso de bebidas alcoólicas e direção automotiva. Como o presente projeto pretende lidar com alguns desses

itens, a partir do contato com um certo grupo de motoristas, é possível dizer que a obtenção de algumas informações relativas à efetividade do Programa *Madrugada Viva* é um de seus alvos, ainda que não se trate de procedimento planejado para avaliação de sua efetividade.

A segunda vertente, a da **eficácia** de um programa (ou de algumas das ações que o integram) talvez seja a mais empregada na avaliação de políticas públicas. A **eficácia** refere-se ao fato dos resultados alcançados corresponderem ao que era pretendido em termos dos objetivos e dos métodos/instrumentos adotados em um dado programa (Figueiredo e Figueiredo, 1986). A distinção entre as noções de efetividade e eficácia é sutil, mas torna-se mais compreensível quando se pensa na possibilidade de um conjunto de ações mostrarem-se efetivas, ainda que algumas delas não tenham tido eficácia. Em um exemplo hipotético: motoristas jovens podem ter deixado de associar bebida e direção, o que revelaria efetividade do Programa, mas a ação de multar poderia não ter qualquer peso na decisão desses motoristas, embora o impedimento de dirigir por um ano tenha pesado. Sendo assim, a multa não teria sido eficaz, mas a suspensão do direito de dirigir teria. É possível dizer, então, que a eficácia de determinadas Ações do Programa *Madrugada Viva* também é um dos alvos da presente proposta de investigação.

Eficiência de um programa, a terceira vertente, é entendida por Figueiredo e Figueiredo (1986) como a avaliação da relação entre o volume de recursos empregados na implementação de uma dada política e os resultados alcançados. A eficiência, que sempre deve ser levada em conta em se tratando do uso de

recursos públicos, torna-se elemento essencial em países nos quais a escassez de recursos exige definições de prioridades às vezes muito difíceis de estabelecer e critérios cuidadosos com os gastos. Isso é necessário inclusive porque a população a ser atendida pelos programas quase sempre é muito grande, estando em jogo em tal contexto questões de confiabilidade e de compromisso social na resolução de desigualdades pelo poder público (Arretche, 2009). Já que o governo utiliza a arrecadação de impostos que pesam sobre o contribuinte para a implementação das políticas sociais é ao fazê-lo de forma transparente e competente que atende as condições da confiança pública no Estado e nas instituições democráticas.

Reafirma-se, então que o estudo aqui proposto pode levar à obtenção de dados de interesse para a discussão de aspectos da efetividade e da eficácia do Programa *Madrugada Viva*, embora não tenha sido pensado com pretensão de avaliar tais aspectos. O objetivo não é lidar com a noção de eficiência.

V OBJETIVOS

Como já foi dito antes, a investigação que está sendo presentemente relatada não pode ser tomada como avaliação de efetividade ou de eficácia do conjunto de ações que caracterizam o Programa Madrugada Viva, executado no estado do Espírito Santo. De certa forma, seria discutível a viabilidade de se proceder a tal avaliação, considerando que o referido Programa sofreu diversas modificações em uma década de existência, o que dificulta qualquer aferição razoavelmente precisa, sendo que a mais recente dessas mudanças descartou até mesmo o nome “Madrugada Vida”.

Algumas dessas mudanças já foram mencionadas na parte introdutória da tese. A ocorrência de casos freqüentes de acidentes de trânsito com mortes no início da década de 2000, muitos deles envolvendo jovens de classe média em deslocamento após o encerramento de eventos de lazer durante a madrugada, gerou grande comoção e forte exploração, muitas vezes de natureza sensacionalista, por parte dos meios de comunicação. Vale lembrar que se trata de momento em que muitas atividades de lazer destinadas, principalmente, ao público jovem de classe média passaram a ocorrer em horários cada vez mais deslocados para o final das noites e início das madrugadas, em localizações no entorno dos centros urbanos, com presença reduzida de fiscalização oficial e garantia de segurança fornecida pelos próprios organizadores, exigindo deslocamento em veículos particulares, até mesmo pela inexistência de transporte coletivo para atendimento de tal tipo de demanda. Essas atividades foram sempre patrocinadas por fabricantes de bebidas alcoólicas e não era incomum que a

aquisição dos ingressos desse direito ao livre acesso à bebida alcoólica, ainda que fosse evidente que muitos dos participantes tinham menos de 18 anos.

É razoável pensar que esses grandes eventos, fortemente propagados pelos meios de comunicação de massa, tiveram papel importante no sentido de reforçar ainda mais concepções pré-existentes e culturalmente sancionadas que consolidaram no país a idéia de que a associação entre diversão/alegria/prazer e bebida alcoólica é indispensável e natural. Deve ficar registrado que a classe artística jamais esboçou qualquer questionamento sobre o modelo de lazer posto em prática e oferecido aos jovens. É evidente que em tal contexto as condições propícias para que fossem negligenciados os riscos da associação entre ingerir bebida alcoólica antes de dirigir estavam criadas.

Pressionado pelas circunstâncias, o governo estadual criou o Programa Madrugada Viva em 2003, como tentativa de reduzir ocorrências de acidentes de trânsito relacionados ao consumo abusivo de bebida alcoólica. De início as ações caracterizavam-se como informativas ou educativas. Passaram a ter caráter punitivo em 2005, com justificativa apoiada no Código de Trânsito Brasileiro, mas sem suporte de qualquer lei específica estabelecida em nível nacional. Em tal momento passou a ser utilizado um modelo de bafômetro descartável que logo foi objeto de contestação por parte de defensores de motoristas flagrados em estado de embriaguez.

Em 2008 foi promulgada lei que tipificava como crime a condução de veículos sob efeito de bebidas alcoólicas e em tal ocasião a fiscalização já contava

com modelo de bafômetro que atendia normas estabelecidas pelo órgão nacional competente para fazê-lo. Houve reação inicial bastante positiva de setores da população, assim como de parte dos meios de comunicação, que produziram reportagens mostrando que poucos argumentavam que não há risco de dirigir após ingestão de bebida alcoólica, além de reportagens que exibiam condutores flagrados embriagados e que reagiam de forma bizarra à abordagem. É sempre importante assinalar que muitos desses flagrantes envolviam indivíduos da classe média ou de classe de alta renda, uma vez que são os mais prováveis condutores de veículos privados utilizados em associação com atividades de lazer. No caso, por exemplo, da cidade do Rio de Janeiro, que é especialmente importante pela visibilidade que têm os fatos ali ocorridos, os flagrados em situação irregular por vezes eram pessoas com vida pública – artistas de televisão, políticos, jogadores de futebol – representantes de grupos de alta renda que mantêm relações complexas com os veículos de comunicação de massa de maior prestígio, portando uma condição que poderia ser identificada pelo neologismo “classe mídia”. Porém, é claro que indivíduos de renda mais elevada têm acesso a formas de reação em benefício próprio, e tal possibilidade não tardou a ser acionada. A obrigatoriedade de o motorista submeter-se ao teste do bafômetro foi questionada na justiça com o argumento de que ninguém está obrigado a produzir provas que o incriminem, argumento ao qual os veículos de comunicação aderiram prontamente, resultando daí dificuldades evidentes ao trabalho de fiscalização.

Ao final de 2012 foi aprovada nova legislação que, mesmo mantendo a não obrigatoriedade do condutor submeter-se ao exame do bafômetro, ampliou de

forma expressiva o valor da multa a ser aplicada aos motoristas que estivessem sob efeito de bebida alcoólica, estabeleceu que o estado de embriaguez do motorista (ou de estar sob efeito de drogas ilícitas) também pode ser caracterizado pelas autoridades a partir de constatação de sinais e imagens observados ou registrados em vídeo e fotografia, sendo aceitáveis ainda depoimentos e provas testemunhais que comprovem que o motorista não está apto a dirigir. Essa nova legislação, ainda muito recente, está sob discussão, tendo suscitado tanto reações positivas no sentido de que ela favorecerá a retirada de mais motoristas alcoolizados do trânsito, como reações de desestímulo pelo fato de que a lei manteve imprecisões que serão exploradas por advogados de motoristas embriagados para inocentá-los. O presente texto retornará a essa controvérsia em sua parte final.

Apresentado tal conjunto de considerações passa-se à explicitação dos objetivos do estudo.

O **objetivo central** é investigar como pode ser caracterizado o contexto atual no qual sobrevive o Programa Juntos pela Vida a partir de informações colhidas com três grupos de pessoas que constituem informantes relevantes para o tema em questão. Quais afirmações seguras são possíveis fazer sobre reflexos comportamentais e culturais das práticas adotadas pelo Programa Juntos pela Vida e sobre quais possibilidades futuras, em curto e em médio prazo, há indícios disponíveis, a partir dos dados obtidos com os grupos de colaboradores acima referidos?

Um desses grupos é o dos executores (grupo 02) das ações de fiscalização e repressão que são parte essencial do Programa Juntos pela Vida. Interessa saber deles como descrevem seu trabalho, o que apontam como realizações importantes do Programa e também como dificuldades para o seu adequado desenvolvimento. Interessa saber também como avaliam o papel dos meios de comunicação em sua relação com o Programa e como percebem a adequação e as limitações da legislação que lhe dá suporte. Interessa ainda conhecer as eventuais sugestões de aprimoramento que tenham a apresentar e as justificativas que as embasam.

Quando o Programa Madrugada Viva passou a ser rotulado como “Juntos pela Vida”, algumas mudanças marcantes puderam ser identificadas. Uma delas é a separação física de blitz policial e blitz educativa. Se no Programa Madrugada Viva, o motorista cujo exame de alcoolemia resultava negativo era encaminhado para a parte educativa para recebimento de brindes e panfletos educativos, no Programa Juntos pela Vida, isso não ocorre. Uma vez liberado pelo etilômetro, o condutor é liberado para seguir seu trajeto. A parte educativa teve sua caracterização alterada no Programa Juntos pela Vida, tendo sido, assim, desvinculada da ação fiscalizatória. Nos dias de blitz os profissionais que atuam na parte educativa ficam agora em locais separados dos policiais militares, passando de bar em bar, alertando os motoristas sobre os riscos de beber e dirigir.

O segundo grupo de colaboradores (grupo 03) é o que inclui jovens habilitados a dirigir. Trata-se de público especialmente interessante por dois

motivos principais: a) é o público alvo preferencial do antigo Programa Madrugada Viva e atual Juntos pela Vida até mesmo por estar super-representado no conjunto de condutores que dirigem durante a madrugada; b) é o público com maior potencial de contribuir para a geração de uma nova postura cultural de recusa à associação entre ingestão de bebida alcoólica e condução de veículos no caso de haver convencimento sobre a importância social dessa nova postura que, em sendo assim, teria grande chance de difundir-se e se consolidar.

Interessa saber desse grupo como o Programa Madrugada Viva / Juntos pela Vida¹⁷ afetou suas ações e as de seus amigos e amigas (mudança de comportamento, estratégias grupais de adaptação à exigência legal, estratégias de burla) e qual é sua avaliação das mudanças percebidas, ou seja, se há compreensão favorável ou desfavorável aos princípios que presidem a decisão de criar um Programa como o Madrugada Viva/Juntos pela Vida. Interessa também conhecer suas críticas à forma como as ações policiais são realizadas e suas eventuais sugestões para o aprimoramento do Programa. Interessa adicionalmente investigar se a noção de comportamento de risco é mencionada como elemento que consideram ao falarem sobre a prática de ingerir bebida alcoólica e dirigir a seguir, ou se manifestam convicção de que há controle eficiente por parte de quem adota tal prática, resultando daí a fiscalização ser vista como ingerência inadmissível à garantia de privacidade. Mais ainda, interessa verificar se e como os entrevistados fornecem indicações de que têm consciência

¹⁷ Foi mantida a nomenclatura Madrugada Viva/Juntos pela Vida, porque no pré-teste aplicado no grupo 03, de jovens motoristas, foi constatado que os mesmos ainda falam em Madrugada Viva.

de estar em jogo um contexto no qual está em questão a articulação entre interesse público e privado e os limites implicados em tal articulação.

A participação do terceiro grupo (que na verdade é o grupo 01, conforme “Procedimentos Metodológicos”) de colaboradores no presente estudo é um tanto diferenciada das anteriores. Deles não foram obtidos dados a serem submetidos ao mesmo tipo de análise dos dados proporcionados pelos integrantes dos demais grupos. Esse grupo é constituído por gestores, ou seja, profissionais que contribuíram para o planejamento, a implantação e o acompanhamento do Programa Madrugada Viva. Suas entrevistas representaram grande contribuição como subsídios para ampliar o conhecimento sobre o Programa e sua lógica, além de fornecerem parâmetros para ajustes no projeto e mesmo para a interpretação de parte dos resultados obtidos com os demais participantes do estudo. Como se verá suas entrevistas não foram tratadas como resultados do estudo, mas estarão presentes em diversos momentos como contribuição para a análise e a discussão do conjunto de material coletado.

VI. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

6.1 – Participantes: a arte de encontrá-los

Na avaliação de políticas públicas deve-se levar em conta que diversos grupos e atores são por elas afetados. Os principais grupos a serem considerados no contexto da avaliação são: a) formuladores; b) executores (implementadores); e c) público alvo. No momento da qualificação, em setembro de 2009, defendeu-se a presença de três grupos, representados da forma como se descreve a seguir:

O **Grupo 01** (formuladores) seria composto pelo Diretor do Departamento Estadual de Trânsito, pelo Coordenador do Setor de Educação para o Trânsito e pelo Comandante do Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran).

O **Grupo 02** (executores - implementadores) seria composto minimamente por 50% dos policiais militares pertencentes ao Batalhão de Trânsito - BPtran (à época, 2011, sua composição era composta por 24 policiais).

O **Grupo 03** (público alvo) seria constituído apenas por motoristas. Estes, divididos em 03 subgrupos de motoristas, todos estes abordados nas fiscalizações do Programa Madrugada Viva nos anos de 2007, 2008 e 2009, a saber: 3a) motoristas flagrados com índice de concentração alcoólica acima do permitido pela legislação de trânsito; 3b) Motoristas flagrados uma segunda vez, para os quais foi constatada reincidência; 3c) motoristas abordados, para os quais não houve evidência de consumo de bebida alcoólica.

Sugeriu-se à época que os dados sobre motoristas enquadrados nos subgrupos 3a e 3b fossem obtidos através do DETRAN/ES, incluindo seus telefones e endereços. Já do subgrupo 3c, deveriam ser recolhidos dados por

ocasião do acompanhamento de operações do Programa *Juntos pela Vida* (podendo, se necessário, haver coleta de dados com outros motoristas que relatassem ter sido abordados em operações do Programa estando em sobriedade). Naquela época, defendeu-se também que o número de integrantes do subgrupo 3c deveria ser similar ao de participantes enquadrados no subgrupo 3a. Entretanto, por sugestão da banca de qualificação, por compreender inadequado acompanhar uma operação de fiscalização e entrevistar, ao mesmo tempo, os motoristas abordados sem concentração alcoólica no sangue, foi acatada a sugestão da banca e suprimido o grupo 3c.

De início, havia a previsão de que fossem entrevistados por volta de 60 (sessenta) pessoas nos três grupos, com a seguinte distribuição: 03 (três) participantes no G1; 12 (doze) participantes no G2 e 45 (quarenta e cinco) participantes no G3.

Em relação ao Grupo 02 foi feita uma reformulação por ter sido observado, a partir do encontro com os policiais militares, que a abordagem realizada durante as *blitzen* era composta por duas frentes. A parte de fiscalização propriamente dita, com os policiais militares e o Batalhão de Trânsito, e a parte educativa, com funcionários do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo em local separado.

Como o objetivo da constituição do G2 seria entrevistar os executores da política, os funcionários responsáveis pela parte educativa deveriam também ser incluídos. Desta forma, nos meses de fevereiro e março de 2012, após negociações iniciadas em junho do ano anterior com a Coordenação de Campanhas Educativas e Projetos Especiais, as entrevistas foram realizadas.

Primeiramente, no mês de fevereiro, foi entrevistada a assessora especial do gabinete do diretor do Detran-ES e coordenadora operacional das campanhas educativas do Órgão, conforme Apêndice B.1. Logo depois, a partir da autorização desta coordenadora, foi realizado um grupo focal, no mês de Março de 2012 com 10 (dez) participantes, todos funcionários do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo, do município de Vitória e da Ciretran de Vila Velha. Para este grupo, foi criado um roteiro próprio (Apendice B.1), seguindo a metodologia aplicada a grupos focais.

A opção pelo grupo focal se deu pela impossibilidade alegada pela coordenação de liberar os profissionais para a entrevista individual, por razões burocráticas e de disponibilidade de horários. Foi oferecida pelo órgão de trânsito a opção de realizar um único encontro, noturno, para a entrevista em grupo, na Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran) do município de Vila Velha, o que foi aceito pela pesquisadora prontamente. O encontro ocorreu com o comparecimento de 10 (dez) participantes, sete mulheres e três homens.

Tal como afirma Gaskell (2002) é possível realizar pesquisa qualitativa nas ciências sociais empíricas com um grupo de respondentes, denominado por grupo focal. Lewin (1958) já havia utilizado o método de grupo focal sendo considerado na literatura como um dos criadores da técnica.

O método do grupo focal consiste em promover e observar criteriosamente a interação entre os participantes de um determinado grupo sobre alguma questão foco em torno da qual são apresentadas indagações ou proposições estimuladoras. A partir de um roteiro próprio, o entrevistador, cujo papel é o de

mediador da conversa, estimula a fala de todos os participantes durante a entrevista “coletiva”. É considerado por Gaskell (2002),

“mais autêntico que a entrevista em profundidade, um exemplo da unidade social mínima em operação e, como tal, os sentidos ou representações que emergem são mais influenciados pela natureza social da interação do grupo em vez de se fundamentarem na perspectiva individual, como no caso da entrevista em profundidade” (p.75)

Optou-se pela realização de apenas de um grupo focal, pois com este grupo atingimos a metade dos participantes das operações educativas que atuam nos municípios da Grande Vitória e em alguns municípios do interior do estado, tais como Colatina, Cachoeiro do Itapemirim, Linhares e Domingos Martins¹⁸.

Em uma das orientações no mês de Fevereiro de 2012, foi aventada pelo orientador a possibilidade de entrevistar um delegado de trânsito de forma a compreender a aplicação prática da legislação de trânsito, e conhecer em quais aspectos ela facilita ou dificulta lidar com motoristas que bebem e dirigem, na visão de tal profissional. Foram identificadas, por dois contatos telefônicos realizados com a assessoria de comunicação da Polícia Civil no mês de Março, apenas três delegacias no estado do Espírito Santo, localizadas nos municípios de Vitória, Cachoeiro do Itapemirim e Colatina. Naquela época, estava circulando em jornais online do Estado do Espírito Santo, notícias de que um delegado de Vitória

¹⁸ Esses municípios promovem anualmente grandes feiras de vinhos e massas, artesanatos e micaretas (carnavais fora de época) e são alvo então das campanhas do Detran-ES contra a combinação de beber e dirigir.

havia conseguido por meio da justiça comum suspensão das páginas das redes sociais¹⁹²⁰, conhecidas como Twitter e Facebook que informassem sobre os locais de atuação das blitzes.

Por este fato e pelo seu histórico público de militância em relação ao trabalho desenvolvido por ele na delegacia de trânsito, optou-se por entrevistá-lo, levando em consideração também que a maior incidência de realização de blitz se dá no Município de Vitória. Inseriu-se então, no grupo G2 (executores da política) um delegado de trânsito, cuja entrevista foi feita com apoio de outro Roteiro de Entrevista (Apêndice B3) e outro Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice F), no qual foi destacada a impossibilidade de manter anônimo o entrevistado em virtude do cargo que ocupa e da repercussão nos meios de comunicação do trabalho que desenvolve.

Concomitantemente, outro problema era enfrentado: o Departamento Estadual de Trânsito não informava os dados que permitiriam compor os grupos 3a e 3b. Após inúmeros contatos sem sucesso com a assessoria de comunicação, direção geral e Prodest²¹, uma estratégia pensada foi procurar a 10ª Vara Criminal (Delitos de Trânsito) de Vitória. A 10ª Vara Criminal, poder judiciário, é responsável pelo arbitramento de fiança relacionada aos delitos de trânsito, bem

¹⁹ Justiça pede retirada do ar de página de alerta à blitz. Acesso em <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/01/justica-pede-retirada-do-ar-de-pagina-de-alerta-a-blitz.html>

²⁰ Justiça determina o fim de páginas que divulgam o local de blitz no ES. Acesso em <http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2012/01/justica-quer-acabar-com-paginas-que-informam-sobre-blitz-no-es.html>

²¹ Instituto de Tecnologia da Informação do estado do Espírito Santo (www.prodest.esgov.br) é responsável pelo controle e disponibilidade da informação de diversos assuntos relacionados ao trânsito, desde quantidade de emissão de carteiras de habilitações, renovações de CNH, primeira habilitação, apreensões, retenções de veículos entre outros dados.

como atua na produção de provas/peças periciais antes do processo judicial instaurado.

Essa estratégia foi pensada também diante da experiência de não comparecimento à entrevista marcada em agosto de 2011 de duas pessoas que poderiam participar do estudo, indicadas por alunos do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da UFES. Um desistiu de participar porque havia um processo judicial transitando na 10ª Vara Criminal (informação omitida da pesquisadora no momento do contato telefônico), e isso o fez recuar, temeroso de que o Juiz pudesse pedir a entrevista realizada e, com isso, prejudicá-lo. O segundo recuou porque “sentiu-se envergonhado do que fez e não queria falar sobre isso, mesmo que fosse para uma pesquisa”.

Foram feitos, então, oito contatos com a Vara, sete telefônicos e um presencial, sendo que no último, nos foi dado, de maneira informal, talvez devido à insistência, três contatos de pessoas que participariam da pesquisa e poderiam indicar outros participantes, uma vez que haviam feito um “curso de reciclagem” para condutores punidos com a suspensão da Carteira de Habilitação.

Nenhum dos três contactados se disponibilizou para a entrevista. A justificativa foi a de que não queriam se expor, mesmo lhes sendo garantido o anonimato e o posterior envio da entrevista transcrita para que pudessem verificar as informações e, se fosse o caso, modificá-las. Isso posto, decidiu-se alterar o perfil dos entrevistados do G3. Em decorrência das dificuldades enfrentadas optou-se pela adaptação do roteiro para realizar as entrevistas com 60 (sessenta) jovens que atendessem aos seguintes critérios: a) ter até 30 anos de idade; b) freqüentar bares no período noturno; c) ser habilitado para direção na categoria A

(motos); B (carros) ou AB (motos e carros); d) dirigir habitualmente veículo próprio ou de outrem, inclusive durante as saídas noturnas; d) cursar ou ter cursado o nível superior; e) ser morador da Grande Vitória e freqüentador de casas noturnas e bares nos bairros de Jardim Camburi, Jardim da Penha e Praia do Canto; f) ingerir bebidas alcoólicas nas “baladas”.

No dia 27 de março de 2012, às 13hs, foi postado em página do facebook, um convite aberto àqueles que se interessassem em participar voluntariamente da pesquisa. Imediatamente à postagem, 12 (doze) pessoas manifestarem interesse e com elas foi constituído o grupo para o pré-teste.

Todas as entrevistas foram individuais, realizadas nos locais e em horários determinados pelos entrevistados, foram gravadas e posteriormente transcritas. Todos os entrevistados que solicitaram a oportunidade de examinar transcrição foram atendidos. As entrevistas ao grupo 3 se encerraram no mês de Maio de 2012 e as transcrições realizadas nos meses de Junho e Julho.

6.2 – Os instrumentos: mudando, incluindo, retirando

Considerando os objetivos propostos pela pesquisa, optou-se por realizar com os participantes, entrevistas semi-estruturadas apoiadas em roteiros elaborados para cada subgrupo, em busca de conteúdos que revelassem regularidades, associações e contradições, de forma a contribuir para a adequada interpretação das concepções a respeito dos temas que interessam à investigação e que estão em circulação. A entrevista individual foi adotada como metodologia de coleta de dados pela riqueza de detalhes que proporciona, por propiciar a condução do processo com o participante da maneira a deixá-lo o mais confortável

possível, reduzindo a chance de qualquer mal entendido em relação às perguntas realizadas (Gaskell & Bauer, 2002), e também por proporcionar a observação direta de suas reações que possam ter alguma relação com os objetivos da pesquisa (Creswell, 2007).

No **Grupo 01** a entrevista foi apoiada no roteiro que está disponível para consulta ao final do texto, identificado como Apêndice A. Uma das contribuições esperada dessas entrevistas, que foram as primeiras realizadas, era a identificação de subsídios para aprimoramento dos roteiros de entrevistas a serem empregados no contato com os integrantes dos outros dois subgrupos. Nesse primeiro momento, interessava saber se já houve algum tipo de avaliação, formal ou informal, sobre o Programa *Madrugada Viva*²² e seu impacto social. Reitera-se que essas entrevistas iniciais tiveram como objetivo explorar o campo, de forma que todas as informações dadas pelos entrevistados foram utilizadas para a elaboração da proposta metodológica final. A decisão de utilizar entrevistas, em uma perspectiva exploratória, se justificava pelo interesse em captar a maior riqueza possível de aspectos para os quais os entrevistados chamassem atenção, ou seja, indicassem como aspectos que têm relação com o *Programa Madrugada Viva* e com as questões culturais e legais que circundam a discussão sobre como a sociedade deve lidar com a prática de direção automotiva em seguida à ingestão de bebida alcoólica. Havia, portanto, a aposta de que tais entrevistas forneceriam subsídios para decisões posteriores sobre o trajeto metodológico da investigação. Esse uso de entrevista é concordante com a proposição de Gaskell (2002) reproduzida abaixo:

²² Naquele momento ainda era utilizado o nome *Madrugada Viva*, e não *Juntos pela Vida*.

A compreensão dos mundos da vida dos entrevistados e de grupos sociais especificados é a condição *sine qua non* da entrevista qualitativa. Tal compreensão poderá contribuir para um número de diferentes empenhos na pesquisa. Poderá ser um fim em si mesmo o fornecimento de uma “descrição detalhada” de um meio social específico; pode também ser empregada como uma base para construir um referencial para pesquisas futuras e fornecer dados para testar expectativas e hipóteses desenvolvidas fora de uma perspectiva teórica específica (Gaskel, 2002, p. 65).

Partindo desse pressuposto foi realizado o contato telefônico com o Diretor do Departamento Estadual de Trânsito, com a Gerente de Educação de Trânsito do Detran-ES e com o Comandante do Batalhão de Trânsito em Fevereiro e Março de 2010. O encontro se deu em horário e local indicados pelos entrevistados (em verdade, todos foram realizados na sede do DETRAN/ES em dias diferentes no mês de Abril de 2010). Foi dito a todos os participantes que, por ser tratar de uma primeira entrevista exploratória para o projeto ora apresentado, outro contato poderia ser necessário para ampliação da entrevista, o que teve aceite de todos. Apenas o Comandante do Batalhão de Trânsito informou que, possivelmente, ainda no ano de 2010 haveria substituição de comando, com o que o novo contato não se daria com ele (de fato, a substituição ocorreu em Junho de 2010, e outro policial assumiu o comando do BPTran.²³).

²³ Cabe esclarecer que a substituição de comando do BPTran não teve efeitos negativos na continuidade dessa pesquisa. O documento necessário à solicitação formal de participação dos policiais que compõem o grupo participante do Programa Madrugada Viva foi expedido após a

A entrevista abordou questões relativas ao funcionamento do programa (objetivo, etapas do atendimento, estrutura, público alvo, planejamento, treinamento, avaliação). O foco mais intenso ficou sobre questões relativas à mudança de comportamento dos motoristas e sobre informações proporcionadas por pesquisas conduzidas pelo Detran-ES que justificassem a manutenção, a adaptação ou mesmo a suspensão do Programa *Madrugada Viva*.

Todas as entrevistas foram gravadas, transcritas e devolvidas aos participantes para que fizessem as correções que considerassem necessárias. A duração das entrevistas variou entre 60 e 90 minutos.

Foi por meio dessas entrevistas que se partiu para a ampliação do projeto, a saber, entrevistas junto aos grupos 02 e 03, entrevistas essas que constituem o material principal para análise, conforme a descrição que se segue:

Para os participantes do **Grupo 02** (policiais, executores das fiscalizações de trânsito) a entrevista foi fundamentada em roteiro reproduzido no Apêndice B, para obter informações sobre como os policiais que operam nas ações do Programa Madrugada Viva percebem a ação, seus pontos fracos e fortes, o que julgam que poderia ser modificado, e qual a sua avaliação quanto a haver indícios de que tem ocorrido, em algum nível, mudança na prática dos motoristas, em termos de não dirigir após ingestão de bebida alcoólica.

Como já foi exposto no tópico 2.1, a partir da informação de que a equipe do programa incluía participantes que não eram policiais militares, foi elaborado outro roteiro para entrevista (tal como foi feito com a Coordenadora Operacional

aprovação no Comitê de Ética, o que foi realizado em outro contato com o Comandante do BPTTran.

das Campanhas Educativas do Detran-ES – Apêndice B.1) para o contato com esse grupo de pessoas. Lembra-se aqui que as entrevistas individuais não puderam ser viabilizadas, por razões já explicitadas no mesmo tópico 2.1, mas foi possível contar com a colaboração dessas pessoas por meio da realização de um grupo focal com 10 (dez) participantes, sobre o qual informações adicionais podem ser conferidas no Apêndice B2.

É importante esclarecer que houve a decisão de utilizar a terminologia grupo focal, embora não se possa considerar que indivíduos que trabalham em conjunto estejam reunidos para falar sobre aspectos de seu próprio trabalho caracterize um grupo focal típico. De qualquer forma os temas propostos ao grupo diziam respeito não apenas às rotinas de trabalho, mas também às concepções distintas que podem ser identificadas quando considerados todos os participantes da equipe (e não só os que integram o grupo focal), ao embate entre concepções educativas e punitivas como fundamento para a atuação nas ruas, aos efeitos já identificados do programa em que atuam, ao papel positivo ou negativo dos meios de comunicação de massa. Dessa forma, algumas das condições que tornam interessante a utilização de entrevistas grupais, conforme proposição de Gaskell (2002) estão presentes, entre elas o interesse em explorar o espectro de atitudes, opiniões e comportamentos, com atenção aos processos de consenso e de divergência, além de estarem em foco assuntos de interesse público ou que envolvem preocupação compartilhada por muitas pessoas.

Ainda no Grupo 02, foi elaborado um roteiro de entrevista individual específico para o delegado de trânsito (Apêndice B3), assim como um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice F) diferenciado para tal participante,

por razões já explicitadas anteriormente. A entrevista ocorreu em março de 2012 na Delegacia de Delitos de Trânsito de Vitória, Espírito Santo.

Para o contato com os motoristas componentes do último grupo, o **Grupo 03**, foi elaborado um roteiro de entrevista individual. O roteiro de entrevista utilizado com este grupo está reproduzido ao final do texto, identificado como Apêndice C. Em tal roteiro são focalizados, predominantemente, a história do entrevistado como motorista, auto-avaliação do próprio desempenho ao dirigir, além de solicitar ao entrevistado para opinar quanto à maior ou menor chance de haver associação entre ingestão de bebida alcoólica e direção em quinze situações hipotéticas que são a ele apresentadas. A idéia é, considerando a alta probabilidade de que as respostas reflitam práticas do participante ou de pessoas com quem convive, ampliar a compreensão sobre situações e contextos em que se admite haver maior chance de beber e dirigir, o que acrescenta elementos que podem ser importantes para a discussão dos dados do presente estudo que, dessa forma, não fica centrada apenas em características do motorista.

Todas as pessoas que concordaram em participar assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, nos formatos apresentados no presente relato como Apêndices D, E e F.

6.3 – Os aspectos éticos

Mesmo reconhecendo que há sentido na proposição de que não é necessário explicitar em todos os casos como foram tratados questões de natureza ética atinentes à pesquisa, uma vez que cuidados éticos deveriam ser inerentes às pesquisas acadêmicas, julgou-se ser apropriado, no caso da presente

investigação, esclarecer aspectos éticos levados em consideração. Avaliou-se, considerando as funções profissionais exercidas por vários entrevistados, e a exposição que sua participação representa, que seria importante registrar de forma diferenciada as condições em que foram realizadas as coletas de dados e os cuidados éticos que foram observados.

De início, registra-se que todos os participantes, independentemente do grupo que integram, tomaram conhecimento dos objetivos do estudo e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido que está reproduzido nos Apêndices D, E e F. Para o grupo G1, para a Coordenadora do G2 (parte educativa), e para o Delegado, considerou-se que, pela natureza de seus cargos, havia clara impossibilidade de mantê-los na condição de anonimato, o que foi compreendido por eles e não impediu sua concordância em participar.

Após serem transcritas, as entrevistas foram enviadas aos respectivos entrevistados - G1, G2 e 13 (treze) participantes do G3 - para que revisassem e aprovassem o conteúdo da mesma. O texto com a transcrição foi enviado via correio eletrônico pessoal dos entrevistados. Foram feitas algumas alterações de forma e de conteúdo e os textos com as entrevistas foram aprovados. Todas as modificações feitas pelos entrevistados foram incorporadas ao material a ser analisado.

Para os componentes do **Grupo 02**, cuja participação se deu em contexto de grupo focal, ou seja, entrevista em grupo, todos concordaram que seria desnecessário enviar o texto transcrito, desde que mantido o anonimato, o que foi atendido.

No caso dos motoristas (**Grupo 03**), todos os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e o anonimato dos mesmos foi assegurado. Não houve devolução das transcrições das entrevistas para todos, apenas para treze participantes que a solicitaram. Nenhum deles fez qualquer consideração em relação à transcrição.

A proposta de pesquisa foi encaminhada para análise do Comitê de Ética da Universidade Federal do Estado do Espírito Santo, em dezembro de 2010. Havia interesse em assegurar, até por se tratar de pesquisa exploratória, o atendimento às exigências da lei que rege as normas e diretrizes vigentes no Brasil estabelecidas pela resolução número 196/96 do Conselho Nacional de Saúde. O projeto recebeu autorização sob o número 7201.

Quanto aos deveres morais institucionais básicos, tais como honestidade, competência, lealdade e discrição, buscou-se atendê-los todos. A mesma afirmação pode ser feita no que toca aos deveres sociais, veracidade, não-maleficência e justiça. Por último, os deveres profissionais de pesquisar de forma independente e adequadamente, além da busca incessante pelo aprimoramento e promoção do respeito à profissão, foram objetivos que se procurou alcançar.

Cumprimos com todas as obrigações de não causar riscos aos entrevistados, nem de violar as normas do termo de consentimento livre e esclarecido, e no caso de benefício de bolsa-auxílio, esta foi utilizada em atividades que auxiliaram direta e indiretamente a continuidade e o término pesquisa (Goldin, 1993).

Na relação com outros pesquisadores observou-se e evitou-se fraudes ou plágios. Toda referência foi devidamente identificada, dando ao seu autor o reconhecimento merecido (Goldin, 1993; Creswell, 2007).

Na relação com a sociedade buscou-se, além da proteção aos participantes, a divulgação dos resultados da pesquisa, tanto na sociedade acadêmica quanto para a comunidade interessada na discussão, e a avaliação dos benefícios e da forma de retorno social da mesma (Goldin, 1993).

Desta forma, citou-se de forma clara o financiamento obtido. Representantes da Instituição financiadora da pesquisa (FAPES), gestores ou funcionário(a)s do DETRAN-ES, e colegas acadêmicos foram convidados a assistir a apresentação formal e a defesa do trabalho frente à banca examinadora (Creswell, 2007).

VII RESULTADOS E DISCUSSÃO

7.1 Grupo 01: o alto escalão

Como explicado anteriormente, foi por meio dessas entrevistas, realizadas com três pessoas do alto escalão do Detran (Diretoria Geral e Diretoria das Campanhas Educativas) e com o Comandante do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran) que foi possível pensar em como abordar o grupo 02 (policiais militares que compõem as blitzes e civis que desempenham a parte educativa do programa Juntos pela Vida, antigo Madrugada Viva e o delegado de polícia de trânsito à época) e o grupo 03, jovens que possuem habilitação para condução de veículos automotores (Categoria A e B) e que têm o hábito de consumir bebida alcoólica.

É importante ressaltar, já de início, que as três entrevistas revelaram gestores bem informados e capazes de refletir sobre diversas facetas da questão em relação à qual atuam. Foram abordados muitos aspectos de interesse para o conhecimento da história do Programa Madrugada Viva, da construção de seus objetivos, das dificuldades de colocá-lo em prática e de aperfeiçoá-lo, dos seus efeitos sobre a sociedade e a cultura em torno do uso de automóvel, e dos seus possíveis desdobramentos futuros.

Foi informado que o Programa surgiu sob pressão de graves acidentes ocorridos há cerca de uma década, muitas vezes no período da madrugada, envolvendo mortes de jovens, com evidências de que os condutores estavam sob efeito de bebida alcoólica. A pressão resultou em ações iniciais de caráter preventivo, no ano de 2003, com campanhas nos meios de comunicação e visitas para distribuição de material informativo em bares, boates, praias e grandes eventos. Logo no início do ano seguinte foram postas em prática ações educativas

a partir de blitzes nas quais o condutor era convidado a utilizar o bafômetro e, em caso de ingestão de bebida alcoólica deveria passar a direção para outro condutor. Ainda em 2004 decidiu-se pela colocação em prática de ações punitivas, dada a continuidade de graves acidentes nos quais o consumo de bebida alcoólica estava presente. Os entrevistados compartilham a concepção de que fiscalização seguida de punição é estratégia que tem efeito educativo, a mesma idéia, afirmada por um dos entrevistados, de que punitivo e preventivo andam juntos.

Uma característica da atuação da fiscalização que se apresenta como consolidada, não sendo objeto de questionamento ou de dúvidas, é a da ênfase nos jovens. Um entrevistado admite que os critérios para interceptar veículos são feitos pelos próprios policiais que estão nas ruas, a partir de sua experiência, mas a prioridade que deve ser dada ao jovem nunca é desconsiderada. É evidente que não se trata de ingenuidade de imaginar que apenas jovens bebem e dirigem, mas o foco nos jovens é reconhecido pelos entrevistados como necessário não só pela alta frequência com que se verifica a associação beber e dirigir entre eles, mas também por causa do horário no qual circulam muito mais condutores jovens do que de qualquer outra idade, além de adicionalmente, o foco nos jovens ser lógico em termos de ganhos em longo prazo em razão do processo educativo.

A prioridade dada aos jovens fica materializada por uma constatação propiciada por duas das entrevistas que aqui estão sendo analisadas. Trata-se de informação importante citada pelos dirigentes do Detran-ES, mas desconhecida do Comandante do Batalhão de Polícia de Trânsito. Esses entrevistados mencionaram uma pesquisa denominada *Mapa dos Jovens na Balada* executada em 2008. O Detran-ES contratou um instituto de pesquisa capixaba Um dos

entrevistados assim a justificou: “por ser um programa que tem o foco no jovem , tínhamos que conhecer o perfil desse público alvo”. Pelo que foi relatado, a pesquisa mapeou o comportamento dos jovens na vida noturna em bares da Grande Vitória, e ajudou o Detran-ES a rever suas estratégias de campanhas educativas, incluindo a questão do carona (o trecho selecionado que aparece a seguir refere-se a tal ponto), da velocidade, do cinto de segurança, entre outros aspectos.

“O caminho a ser percorrido ainda é muito longo, porque nós fizemos também pesquisas com as pessoas jovens nas baladas e nesse Mapa dos Jovens na Balada fica claro que mais da metade dos pesquisados afirmam que já pegaram carona com pessoa que bebeu. Isso até nos levou mais pra frente a **revisar as nossas estratégias de campanhas, porque do ponto de vista da sociedade, dos resultados que a gente tem que apresentar à sociedade, nós avaliamos que é impossível nós darmos uma resposta adequada à sociedade em função da cobrança de um único comportamento**, o condutor mesmo bebeu, mas não ia dirigir, mas só que quando você é carona você não tem o mesmo tipo de preocupação, então a gente notou que há uma assimetria, um descompasso, entre os níveis de preocupação com você dirigindo e com você carona.” (Entrevistado 1, G1)

Com a informação de que tal pesquisa existia, e considerando seus objetivos, seria importante conhecê-la, mas o acesso a ela foi reiteradamente negado, com justificativa que mencionava a questão ética implicada no contrato assinado com a empresa.

“Não, as pesquisas não são publicadas. Nesse caso, das qualitativas, entra a questão do sigilo profissional, as pessoas que autorizam a participar, mas os psicólogos na verdade dizem o seguinte, liberam, mas somente para o contratante. Não libera para publicar, seria necessária uma autorização expressa de todas as pessoas e do profissional que é o mediador também da condução da pesquisa, para que isso pudesse ser publicado. Então não há a prática de se fazer publicação dessas pesquisas devido a essas limitações.” (Entrevistado 1, G1)

No mesmo ano dessa pesquisa houve retorno da estratégia de campanha nos meios de comunicação (embora nenhum dos entrevistados tenha feito tal ilação, é provável que o retorno da campanha tenha sido sugerido pelo instituto responsável pela pesquisa, cujas relações com o principal grupo de comunicação do estado são parasitárias), usando, segundo as palavras de um entrevistado “material com uma linguagem mais direcionada ao público jovem”.

Os entrevistados entendem que a atuação policial em relação ao binômio beber e dirigir, além da importância direta que encerra em decorrência dos resultados alcançados, pode contribuir para grande melhoria na percepção que a sociedade tem da polícia. Um deles explicitou que “o Batalhão de Trânsito pode dar visibilidade muito positiva para a Polícia Militar”. Fica evidente a opinião positiva que os entrevistados manifestaram sobre os resultados alcançados pelo Programa, opinião essa que eles julgam ser compartilhada pela sociedade. Um dos participantes afirmou tratar-se de Programa muito bem avaliado e que “pegou

na cultura brasileira”, pois mesmo quem não dirige após beber está “preocupado com seus filhos jovens”.

Uma das evidências do sucesso do Programa e de sua incorporação pela cultura brasileira apontada é a mudança na forma como o amigo que dirige e não bebe é visto, não mais com deboche e insinuações de fraqueza, mas com respeito, de forma positiva. Outra evidência mencionada são dados cuja fonte não foi esclarecida de que há registro de redução de 35% nas mortes em acidentes com associação entre bebida e direção. Outro entrevistado declarou que, em 2008, a décima infração mais cometida foi dirigir sob efeito de álcool, mas em 2009 ela já não constou das dez infrações com maior ocorrência. Foi registrada também a convicção de que o Programa aumentou a preocupação com o risco de suspensão do direito de dirigir, e que essa punição “é forte, a pessoa se sente agredida”.

Os dirigentes entrevistados disseram ter razões para acreditar que os policiais trabalham no Programa com interesse, satisfação e comprometimento, mesmo reconhecendo que “há exceções, é óbvio”. Um entrevistado afirmou que os policiais “gostam muito, apesar da enjoação (sic) de lidar com bêbado”. Outro assinalou que, por parte dos policiais, “há compreensão da importância do trabalho, mas ainda não há compreensão perfeita da importância das ações educativas. Em sua formação há foco no operacional e na repressão”. Foi mencionada ainda a preocupação com o fato de que, estando em ação, o policial precisa fazer juízos que não seriam próprios do agente de rua, mas sim da autoridade de trânsito, o que resulta em temor de ser acusado de abuso de autoridade e de ver seus atos revistos.

Os entrevistados manifestaram a compreensão de que há necessidade de continuidade das ações repressivas e educativas, pois essa continuidade é que irá consolidar os hábitos de segurança. Consideraram positiva a atuação da imprensa, mas ressaltaram que não há preocupação com continuidade, ficando o noticiário disponível apenas nos momentos de ocorrências trágicas ou patéticas. Um entrevistado ressaltou que a imprensa é simpática ao Programa, mas age com superficialidade.

Mesmo considerando que os policiais trabalham com a motivação descrita mais acima, não foi ignorado o fato de que eles próprios têm muitas críticas a fazer ao Programa. A crítica que os entrevistados admitem ser mais freqüentemente ouvida dos policiais refere-se às condições de trabalho, tanto no que se refere ao pessoal como aos equipamentos, ao que acrescenta-se as dificuldades decorrentes da interação operacional com a polícia civil. É generalizada a insatisfação com a dificuldade de organizar escalas em decorrência do efetivo pequeno com o qual conta o Batalhão de Trânsito. Um dos entrevistados destaca que o problema de pessoal também é muito grave no interior do estado (onde há alta incidência de casos de beber e dirigir, o que exige providências de interiorização mais ampla do Programa), sendo que em vários locais do interior acrescenta-se ao problema o fato da segurança do próprio policial estar em risco, pois há intimidação de policiais por parte de pessoas que resistem e que têm “costas quentes”. Quanto aos equipamentos a reivindicação é por mais e mais modernos equipamentos, o que tornaria menos demoradas as atividades de fiscalização. Sobre a falta de integração das polícias civil e militar por ocasião das fiscalizações, critica-se a ausência da polícia civil no local, com o

que, a cada caso de constatação de embriaguez, um dos policiais militares que integra a operação precisa se deslocar até a delegacia acompanhando o condutor. A insatisfação estende-se à privilegiada polícia rodoviária, que conta com grande contingente, para uma atuação que é considerada de importância menor: “Só faz registro de ocorrência e junta pedaços de carros e pessoas. Pra que tanta gente lá?”

Para finalizar, merece destaque uma preocupação crítica, manifestada pelos entrevistados como um desafio a ser enfrentado: diminuir o tempo transcorrido entre o ato infracional e a suspensão do direito de dirigir. A crítica está dirigida tanto à legislação, considerada muito permissiva em termos de possibilidades de recursos que atrasam a conclusão dos processos, quanto à própria infra-estrutura de informação que é disponibilizada para a ação fiscalizadora. É citado como o exemplo o fato do trabalho ser feito sem haver como saber, de imediato, se o indivíduo flagrado alcoolizado é reincidente. Como foi destacada a crítica à legislação, vale registrar também um outro aspecto legal avaliado como muito positivo - a adoção da tolerância zero como princípio legal.

7.2 – O Grupo 02: Os executores da política: Policiais Militares que atuam na fiscalização, Técnicos do Detran-ES responsáveis pelas ações educativas, Delegado de Trânsito (polícia civil)

O grupo dois está subdividido em dois conjuntos de participantes - Grupos 2a e 2b, aos quais se junta um participante complementar (Delegado de Trânsito), identificado como Grupo 3c apenas para não alterar o padrão de nomeação adotado, embora, como fica evidente, não se trate de outro grupo. O grupo 2a, como indica o subtítulo acima, é composto por policiais militares que atuam na fiscalização e o grupo 2b é composto por funcionários e funcionárias do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-ES) responsáveis pela fase educativa.

7.2.1 - O Grupo 2a - Os participantes policiais militares

Participaram da pesquisa 25 (vinte e cinco) policiais do Batalhão de Polícia de Trânsito. Todos os entrevistados atuam nas ações do Programa Juntos pela Vida (anteriormente, Madrugada Viva) na região metropolitana da Grande Vitória. Desses 25 (vinte e cinco) policiais, 10 (dez) são do sexo feminino e 15 (quinze) do sexo masculino. As idades variam entre 22 anos a 49 anos, situando-se 11 participantes na faixa etária que se estende até 30 anos; 06 na faixa entre 31 a 40 anos e 08 com idades acima de 41 anos.

Sobre o tempo de atuação na corporação, para 11 policiais é inferior a 10 anos de corporação, para 05 policiais esta na faixa entre 10 e 20 anos de corporação e os outros 07 policiais há mais de 20 anos atuam na corporação.

Sobre o tempo de participação nas blitzes do Programa Madrugada Viva/Juntos pela Vida, apenas um participante relatou participar das blitzes desde sua implementação, no ano de 2003. Entre os demais, 04 (quatro) participantes iniciaram sua atuação em blitz em 2004; 02 (dois) participantes começaram a participar quando foi lançada sua fase punitiva, em 2005; e 13 (treze) participantes passaram a atuar em blitz após 2007. Os demais 03 (três) entrevistados não souberam precisar a data solicitada.

Desta forma, dos 25 (vinte e cinco) participantes, 05 (cinco) estão em atuação desde quando o Programa era exclusivamente educativo, tendo 02 (dois) deles participado do período de transição, em 2005.

Em relação à patente dos participantes, 14 são soldados; 02 cabos; 02 sargentos; 01 capitão; 03 subtenentes e 03 tenentes. Dessa forma, participaram 18 (72%) não oficiais e 07 (28%) oficiais²⁴.

O texto completo resultante da transcrição das entrevistas concedidas foi submetido ao procedimento de organização e análise proporcionado pelo software Alceste.

O Alceste (*Analyse Lexicale par Contexte d'un Ensemble de Segments Texte*) é um software desenvolvido para análise de dados textuais criado por Max Reinert (1990). Seu objetivo, ao categorizar as respostas dadas pelos participantes às perguntas abertas, é proporcionar uma categorização estatística

²⁴ De acordo com a estrutura organizacional do quadro de praças e oficiais da Polícia Militar do estado do Espírito Santo (PMES) compõem o grupo de praças, as patentes hierarquicamente dispostas: Soldado, Cabo, 3º Sargento, 2º Sargento, 1º Sargento. Derivado do Quadro de Praças existe o Quadro de Oficiais Administrativos (QOA) que compõem as patentes: Subtenente, 2º Tenente, 1º Tenente e Capitão. Além disso, há a possibilidade de concurso público para o Quadro de Oficiais, que não é proveniente do quadro de praças: 2º tenente (entra como aspirante e se torna tenente); 1º tenente, Capitão, Major, Tenente Coronel e Coronel.

dos “enunciados simples do *corpus* estudado, em função da distribuição de palavras dentro do enunciado, a fim de apreender palavras que lhes são mais características”. (Ribeiro, 2005, p. 243). Para chegar a tal resultado o software identifica coocorrência de palavras em segmentos de texto e agrupa em classes conjuntos de palavras que coocorrem diferencialmente, ou seja, palavras que estão associadas entre si de forma privilegiada, para o que considera frequência e percentual de ocorrências na classe. Para o cálculo da associação das palavras à classe é utilizado o χ^2 . É importante ressaltar que o software tem embutidos dicionários de alguns idiomas, entre eles o português, o que torna possível levar em conta no procedimento, nos casos em que for aplicável, radicais, de forma que diferenças de gênero, de número e de conjugação de verbos são “desativadas”, contribuindo para a detecção mais acurada das coocorrências. O dicionário permite também que alguns termos de ligação, que são numerosos em qualquer texto, não interfiram nos cálculos de coocorrências.

O tamanho dos segmentos de texto considerados no processamento (chamados de unidades de contexto elementar) é definido pelo software que, em verdade, trabalha com dois tamanhos a fim de verificar a estabilidade da análise efetuada. Cada conjunto de material textual pode ser identificado em termos de variáveis a ele associadas e que sejam relevantes para o objetivo da investigação. Em textos resultantes de transcrições de entrevistas o texto pode ser identificado em termos de características de cada entrevistado. Por exemplo: entrevistado 1, sexo, idade, profissão, nível de escolarização, ou qualquer outra característica. No caso das entrevistas com policiais militares no presente estudo foram

consideradas as variáveis sexo, tempo na corporação, e patente militar (oficial ou não-oficial).

Como diferentes pessoas entrevistadas podem usar palavras diferentes para dizer a mesma coisa, há necessidade de preparar o material de forma a elevar a chance de que as coocorrências sejam identificadas pelo software. Essa atividade consiste em substituir termos com o mesmo significado por um único termo ao longo de todo o material a ser analisado. Alguns exemplos podem ser mencionados, para facilitar a compreensão: a) uma palavra muito utilizada foi “bafômetro”, mas quando aparecia a palavra etilômetro ou equipamento (referindo-se ao bafômetro), essas palavras eram substituídas por bafômetro; b) a palavra “veículo” foi utilizada mesmo que o entrevistado dissesse carro ou automóvel; c) a palavra “embriagado” foi utilizada sempre que tenham sido ditas palavras como alcoolizado, bebum, calibrado. Com diversas outras palavras esse mesmo procedimento foi adotado, como parte da preparação do material textual a ser processado.

O processamento gera um dendrograma que representa as classes de conteúdos identificadas a partir das coocorrências de palavras. O software trabalha com um modelo de Classificação Hierárquica Descendente (CHD), de acordo com o qual as palavras vão sendo agrupadas em classes de palavras que coocorrem de forma diferenciada, classes essas que podem se subdividir em outras classes com a sequência do procedimento, no qual é considerada a frequência com que a palavra aparece e o percentual de ocorrência no grupo de

palavras no qual aparece de forma predominante, ou seja a força de associação da palavra com o contexto (no caso, com a classe) no qual está inserida.

Como se pode constatar a partir da observação do dendrograma reproduzido abaixo, na Figura 11, o processamento identificou seis classes estáveis de conjuntos de palavras coocorrentes. Considerando que a linha segmentada presente na parte superior da figura tem função métrica, pois nela cada intervalo corresponde a dez pontos percentuais (devendo ser lida da direita para a esquerda), fica fácil perceber que o processamento logo identificou duas grandes classes que praticamente nada compartilham (uma delas se ramifica nas classes 1 e 6; a outra dá origem às classes 2, 3, 4 e 5). Na sequência o processamento dividiu a primeira das duas classes iniciais, considerando que havia elementos diferenciadores que justificavam a proposição de duas novas classes (1 e 6), ainda que elas compartilhassem cerca de 63% dos seus elementos componentes. Com a segunda das duas classes iniciais os desdobramentos foram maiores. De início o processamento do Alceste encontrou duas novas classes que compartilhavam cerca de 35% do conteúdo, mas antes de finalizar a análise o processamento identificou que cada uma delas deveria ser dividida em outras duas, gerando, assim, quatro novas classes, identificadas pelos números 2, 3, 4 e 5. As classes 2 e 4 compartilham cerca de 63% dos seus elementos componentes. As classes 3 e 5 compartilham cerca de 69% dos seus elementos componentes.

Classification Descendante Hiérarchique...
Dendrogramme des classes stables (à partir de B3_rcdh1) :

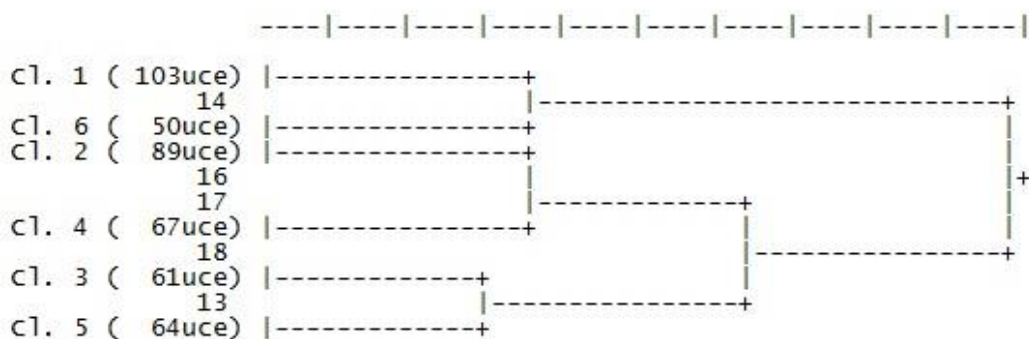


Figura 11: Dendrograma de classes estáveis

Os conteúdos principais de cada uma das seis classes pode ser examinado na Figura 12, um quadro que reúne as palavras com maior nível de associação com cada uma das classes, conforme evidenciado pelo χ^2 , para cada uma dessas palavras. Vale recordar aqui um aspecto que já foi assinalado: o software trabalha com palavras e com radicais, por ter dicionário embutido. No quadro abaixo as palavras ou partes de palavras que aparecem seguidos pelo sinal + foram tratadas como radicais.

C1	C6	C2	C4	C3	C5
Carro +	Beb+ (Bebid+) (Bebida alcoólica)	Btransito	Campanha+	Bafometro (sopr+)	Administrativa+
Ide +	Cas+	Efetivo+	Compreensão	Com_obrigatoriedade	Ano+
Odor	Diferença	Escal+ (serv+)	Educativ+ (ensino) (educ_p_transito)	Caus+	Carteira+ (habilit+)
Olhos	Dirigindo (dirigir_bebido) (dirig+)	Extra	Educ+	Delegacia+	Cass+
Par+	Esp+	Guarda_municipal (guard+)	Envolv+	Exame+	Ciodes
Pergunt +	Filho+	Madrug_viva (madrug)	Escolt+	Fato	Detran
Sobre +	Geralmente	Militar+	Especific+	Lei (direito+)	Flagr+
	Homem (homens)	Numero+	Objetiv+	Prov+	For+
Balada+ (Bar+) (Festa +)	Ingerindo (inger+) (ingerindo)	Operaç+	Part+	Recus+	Infrac+

Beb+ (Bebid+) (Bebida alcoólica)	Jovens	Pequen+ (reduzido) (falt+)	Punitiv+		Ocorr+
Boa	Maior+	Polícia+	Pun+	Advogado+ (juiz+)	Prazo+
Comportamento	Mulher+ (Marido)	Semana	Trat+	Brecha+	Processo+
Consegu+	Namorado+	Sexta (quarta) (feira)		Contrari+	Receb+
Cultur+ (Brasileir+)	Responsabilidade	Transit+	Agir	Dan+	Recolh+
Deu+			Conscientiz+ (consciência)	Delegado	Reincidência (reincident+)
Fez	Acidente_transito	Acidente+	Diferenci+	Embriagu+	Sab+
Identific+	Adultos	Apoio	Fundament+	Inutil	Sanc+
Jovem+ (Jovens)	Carro+ (car+) (veiculo)	Aument+	Med+	Liber+	Setor+
Olh+	Comum	Batalhoes	Policial	Neg+	Sistema
Ped+	Conduzindo (conduz+) (condutor+) cond_embriagado	Bat+	Polícia+ (polic_militar)	Obrig+	Suspens+
Respond+	Foc+	Comand+	Programa+	Positivo+	
Simples +	Igo+	Companhi+	Respeit+	Punic+ (punid+)	Aplic+
Tipo+	Perfil	Delegacia+	Treinamento	Teor	Avaliac+
Vermelho+	Poss+	Entre+		Term_circunstanciado	Busc+
Viu		Equipe (tropa) (tir+)		Test+	Comet+
		Especializ+			Dado+
		GAO			Encaminh+
		Particip+			Engan+
		Precis+			Entrega
		Prefeitura+			Mesma+
		Realidade			Não_avaliação
		Reforc+			Notific+
		Sub-tenente			Primeira+
		Viatura+			Tiv+
		Vitoria (VilaVelha)			

Figura 12: Palavras com maior nível de associação com cada classe. Em cada coluna, a associação das palavras do primeiro grupo é revelada por χ^2 maior que (20), e a associação das palavras do segundo grupo (separado do primeiro por uma casela vazia na coluna) é revelada por χ^2 maior que (12).

A interpretação de um quadro como esse acima reproduzido envolve busca de vínculos entre as palavras de cada coluna, assim como os aspectos que diferenciam essas palavras daquelas agrupadas em outra coluna. É necessário conhecer o significado preciso das palavras criadas no processo de preparação do texto para redução de dispersão. É necessário, também, examinar alguns dos segmentos de texto nos quais as palavras (ou radicais) aparecem para confirmar o contexto em que elas foram utilizadas, e tal exame é possibilitado pelo próprio software. É necessário considerar ainda o fato já conhecido de que nas díades de

classes 1/6, 2/4 e 3/5 existe compartilhamento de parte dos conteúdos das classes que integram cada díade, o que indica que elas se referem a temáticas associadas.

O exame das classes permitiu constatar que a primeira díade – Classes 1 e 6 – reúne um conjunto de informações relativas ao contexto do problema que foi assunto das entrevistas, ou seja, às condições em que ocorre o comportamento de ingestão de bebida alcoólica e às condições em que se faz uso de um bem associado a status, o carro. Considerou-se que essa díade poderia ser nomeada como “Problema”. Sobre a segunda díade – Classes 2 e 4 – constatou-se que as palavras que a caracterizam remetem ao contexto das ações postas em prática pelas instituições oficiais (Departamentos de Trânsito e Polícia Militar) que têm atribuições referentes ao “Problema” que caracterizou a díade anterior. Considerou-se que essa díade estaria bem nomeada com o uso da palavra “Ação”. A terceira díade encampa um conjunto de referências atinentes às dificuldades de lidar com o “Problema”; aos limites impostos para a “Ação”; aos entraves burocráticos, legais e técnicos relativos ao lidar com embriaguez e condução de veículos; e às propostas sobre como resolver algumas dessas dificuldades e como avaliar e aprimorar as ações que já vem sendo adotadas. Na Figura 13, que se segue, aparece um quadro no qual essa interpretação inicial das díades está posta, com o acréscimo da interpretação dos conteúdos de cada uma das classes isoladamente.

Problema	Classes 1 e 6	Consumo de bebida alcoólica bar, balada, festa, jovens, ingestão abusiva. Carro, direção, bebida (direito, privacidade, prioridade). Cultura brasileira e status atribuído ao carro e ao consumo de bebida alcoólica.	Classe 1 Cultura da naturalização e valorização do beber excessivo
			Classe 6 Menosprezo do risco da associação entre bebida e direção
Ação	Classes 2 e 4	Programas fiscalizadores e educativos Ações práticas – operações fiscalizadoras, campanhas educativas Equipes – insuficiência Dificuldades operacionais	Classe 2 Contexto das ações de fiscalização
			Classe 4 Contexto das ações educativas
Discussão	Classes 3 e 5	Aspectos legais – dificuldades/brechas na Lei Seca Críticas e sugestões à lei Punições administrativas Conflitos Institucionais Detran e Punição	Classe 3 Aspectos Legais e operacionais em torno da verificação da embriaguez
			Classe 5 Aspectos legais e operacionais relativos à punição do condutor

Figura 13 – Quadro-resumo da interpretação do conteúdo das classes.

Como se percebe no quadro que constitui a Figura 13, a Classe 1 foi descrita como “Cultura da naturalização e valorização do beber excessivo”. Retornando-se à Figura 12, fica evidente que a escolha dessa definição para a Classe 1 se justifica pelo fato de estarem agrupados termos como odor etílico, olhos vermelhos, bebida alcoólica, balada, festa, cultura jovens, que foram utilizados quase sempre com o sentido proposto na expressão que identifica a classe.

A Classe 6 foi identificada como “Menosprezo do risco da associação entre bebida e direção”. Examinando a Figura 12 percebe-se a presença de expressões como dirigir tendo bebido, condutor embriagado, responsabilidade, acidente de trânsito, jovens, adultos, geralmente, homens, comum, filho, namorada, que foram

utilizadas em frases que, de diferentes formas, referem-se à pouca preocupação com a prática comum de dirigir após ter ingerido bebida alcoólica, exceto dos pais, que parecem se preocupar com os riscos de seus filhos, em geral homens, que são condutores, ou com suas filhas que são namoradas de condutores que ingerem bebida alcoólica antes de dirigir.

A Classe 2 recebeu a seguinte denominação: “Contexto das Ações de fiscalização”. As palavras componentes dessa classe na Figura 12 remetem de forma clara às atividades fiscalizadoras da Polícia Militar, cuja ação principal é a blitz (operação) que é feita como parte do Programa Madrugada Viva / Juntos pela Vida. São elas: Batalhão de Trânsito, efetivo policial pequeno, escala de serviço, Madrugada Viva, operação, Polícia Militar, delegacia.

A Classe 4 refere-se ao “Contexto das ações educativas”, que diz respeito ao conjunto de ações relativas ao trânsito que completam o quadro que também engloba as ações de fiscalização. Na Figura 12 podem ser encontrados como termos que o processamento identificou como pertencentes à Classe 4, itens como campanha, compreensão, educativa, educação para o trânsito, conscientização, polícia, programa, respeito, treinamento.

A Classe 3 foi interpretada como dizendo respeito aos “Aspectos Legais e operacionais em torno da verificação da embriaguez”. Na Figura 12 pode ser verificado que tal classe é composta por termos como: bafômetro, exame, recusa de soprar o bafômetro, necessidade de que seja obrigatório fazê-lo, delegacia, lei seca, brecha na lei, advogado, juiz, embriaguez, inútil, teor alcoólico, termo circunstanciado. Essa classe diz respeito à discussão (e ao inconformismo) dos policiais com relação ao fato de não ser obrigatório submeter-se ao exame de

verificação de teor alcoólico por meio do bafômetro, ao reconhecimento por parte desses policiais de que em tal quadro o seu trabalho pode ser inútil, e às dificuldades com delegados, advogados e juízes para levar adiante a punição frente à constatação de irregularidades. A sugestão dos fiscalizadores é a de que o exame de teor alcoólico seja obrigatório e que as punições estejam estabelecidas de forma clara e sejam aplicadas pelos Departamentos de Trânsito.

Essa classe é muito relacionada com a Classe 5, que trata de assunto similar por outra vertente, com maior ênfase não na constatação da embriaguez, mas nas dificuldades que a própria legislação propicia. A Classe 5 foi nomeada como “Aspectos legais e operacionais relativos à punição do condutor”, por razões que ficam evidentes quando são considerados os termos agrupados em tal classe, como mostrado na Figura 12: Detran, suspensão e cassação de carteira (habilitação), flagrante, infração, notificação, processo, prazo, reincidência, sistema judiciário. O que está em jogo é a discussão das dificuldades operacionais, institucionais e legais para se chegar à punição de infratores. Os policiais entrevistados destacaram as dificuldades do Detran em chegar até mesmo à punição mais óbvia que seria a cassação de habilitações, mesmo diante de flagrantes com comprovações da embriaguez e, em alguns casos, com acidentes, além das dificuldades de identificar reincidentes. As dificuldades que resultam da intervenção de advogados, a morosidade dos processos no sistema judiciário, os prazos longos demais para se chegar a qualquer definição processual, as dificuldades de articulação entre Detran e outras instituições.

Ainda que não se trate de uma perspectiva crítica articulada de forma sofisticada com aspectos da organização social brasileira e da natureza do projeto de mobilidade urbana que é privilegiado nas cidades do país, fica evidente que os policiais militares que atuam na fiscalização de motoristas percebem inúmeras dificuldades legais e sociais que funcionam como obstáculos permanentes no caminho de qualquer solução realmente eficaz para os problemas com os quais têm que lidar.

7.2.2 - O grupo 2b - Os executores das ações educativas (funcionários do Detran-ES)

O grupo 2b é formado pela titular da Coordenação de Campanhas Educativas e Projetos Especiais (COESEP)²⁵ da parte educativa do Programa Juntos pela Vida e por dez funcionários que participam dessa vertente do Programa, totalizando onze pessoas.

Contudo, cabe observar que foi realizada uma entrevista com a coordenadora e foi utilizado o procedimento de grupo focal com os funcionários, sem a presença da coordenadora. Para análise dos dados obtidos, o conteúdo da entrevista da coordenadora foi tratado de forma simultânea com os dados resultantes do grupo focal, ainda que a identificação de trechos transcritos das falas da coordenadora apareçam sempre identificados com a expressão Entrevista 1c. Tal opção, não prevista em textos de metodologia, foi feita após conhecimento do conteúdo tanto da entrevista como do grupo focal, considerando que o roteiro utilizado nos dois casos foi o mesmo, e que tal estratégia contribuía para o esclarecimento de questões em torno das ações educativas, por permitir contrapor falas de coordenados e coordenadora.

Participaram do grupo focal três homens e sete mulheres, com idades variando entre 26 e 63 anos, assim distribuídos: cinco com mais de 50 anos, dois com idade entre 41 e 50 anos, dois na faixa etária 31-40 e um com menos de 30 anos.

²⁵ Cabe ressaltar que em seu Termo de Consentimento Livre e Esclarecido a coordenadora estava ciente de que sua identificação não poderia ser evitada, dada à posição que ocupa. Suas participações são identificadas como provenientes da “Entrevista 1c”.

A coordenadora das abordagens educativas atuava no órgão estadual de trânsito há dois anos e meio, seis participantes do grupo focal tinham mais de vinte anos de serviços prestados ao órgão. Apenas cinco desses respondentes participaram da fase educativa inicial do Programa Madrugada Viva, em 2003.

Dos dez participantes do grupo focal, 03 são funcionários do Setor de Educação para o Trânsito, sendo que sobre os demais participantes: 02 atuam na emissão de documentos, 02 atuam no setor de licenciamento de veículos, 01 atua no setor de Recursos Humanos, 01 é motorista, e 01 é técnico geral e atua no atendimento.

O texto que se segue inicia-se com mais algumas informações objetivas sobre os participantes, que ajudam a entender o contexto de sua atuação, e logo a seguir passa a lidar com aspectos relacionados às considerações, sugestões e críticas que surgiram no decorrer da interação dos componentes do grupo.

Todos os funcionários que integravam o grupo focal relataram que participam de todas as atividades, desde a abordagem em locais públicos até o lidar com planilhas de dados referentes à programa educativo. A coordenadora afirmou ficar nos “bastidores”.

“Eu fico por trás, nos bastidores, coordenando, montando as equipes, mas também executo, além de coordenar e planejar. Vou a campo, acompanho as equipes, não todas porque são várias, né? Mas eu estou sempre junto com eles para ver de perto, para acompanhar de perto.” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

Assinala-se, inicialmente, que os dias de atuação dos responsáveis pelas ações educativas do Programa *Juntos pela Vida*, em termos de contato direto com o público alvo, são sextas-feiras, sábados e domingos. Apenas dois participantes relataram participar de ações às quintas-feiras. Todos os demais mencionaram atuação entre sexta-feira e domingo, com retorno a Vitória no próprio domingo quando se trata de ação no interior do estado. Portanto, cabe ressaltar que mesmo em cidades do interior as ações educativas são limitadas aos fins de semana. Na Grande Vitória, em alguns períodos, as ações podem começar na quinta-feira.

Com uma única exceção (além da Coordenadora, que ocupa cargo de natureza especial), todos os participantes do grupo focal entraram no programa hoje chamado *Juntos pela Vida* de forma voluntária, a partir de chamada aberta a todos os funcionários do órgão estadual de trânsito. Uma participante relata que começou por interesse próprio por meio do Programa *Vida Urgente*²⁶. Todos os entrevistados, uma vez tendo aceitado atuar na fase educativa, relataram participar de treinamentos específicos para este tipo de abordagem, o que gerou maior entrosamento no grupo.

“Sempre tem mudança, foi melhorando, só foi melhorando, em questão de folder, foi ficando melhor, em questão de abordagem, a gente teve curso

²⁶ O Programa Vida Urgente foi financiado pelo Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Espírito Santo e o método de trabalho consistia em recrutar e treinar jovens do sexo masculino e feminino, de 18 a 30 anos para trabalharem voluntariamente em ações do programa, tanto em período diurno quanto em períodos noturnos em bares e festas especiais da Grande Vitória e em cidades do interior. Este programa parou de receber incentivo financeiro em 2011, por decisão do governo atual (Renato Casagrande) e teve suas atividades encerradas. Mais informações sobre o método de trabalho em Nascimento et al. (2011). *Álcool, direção automotiva e o Programa Vida urgente na visão de jovens voluntários*. Psico-USF. Vol. 16 (2). 233-240.

para poder abordar melhor em questão de, em tudo, tudo foi melhorando, em questão de parceria com a polícia aqui sempre foi muito parceira com a gente.” (Grupo 2b – Participante 6)

Esse tipo de percepção expressada no grupo, indicando articulação adequada entre as atividades educativas e a ação repressora da polícia, não é inteiramente concordante com as opiniões emitidas por policiais, que assinalam que a questão educativa não é prioridade para eles e que, em alguns momentos tornou-se aspecto complicador para a sua ação, pela presença de civis em ações de fiscalização que implicam riscos. De todo modo, tal tipo de percepção é corroborado pela afirmação da Coordenadora de Campanhas Educativas, como se constata na transcrição que se segue.

“Até mesmo com a polícia militar a gente conversava muito se reunia freqüentemente para ver onde a gente podia estar melhorando. Uma das coisas que melhorou bastante foi o relacionamento Polícia - Detran, né? Isso aí deu uma melhoria 100%, o entrosamento entre as pessoas. Hoje está muito bom.” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

Ainda relacionada ao tema da articulação entre atividades educativas e atuação fiscalizadora da polícia, aparecem críticas tanto à separação das atividades como à mudança em certos aspectos do projeto, entre eles a alteração do nome *Madrugada Viva* para *Juntos pela Vida*. O fato de estar em jogo uma política de governo e não de Estado, possibilita mudanças em sua estrutura que

muitas vezes não são compreendidas por quem está na execução do projeto. Os participantes relataram que este rompimento de nomenclatura e de ações acabou gerando insatisfações, tanto no grupo diretamente envolvido, como na sociedade que, segundo os participantes do grupo, já havia aprendido a valorizar o *Madrugada Viva*.

“O melhor de tudo, o público também mudou, porque hoje nós somos conhecidos por eles, ah, “cadê o pessoal do Madrugada Viva? Cadê eles?” Hoje eles sentem a nossa falta. Acho que foi um ponto negativo ter desvinculado a gente da polícia.” (Grupo 2b - Participante 6)

“Madrugada Viva é um nome fácil, entendeu? E hoje faz muita falta, realmente, até mesmo que tinha a questão de adesivo, que era tipo um slogan bem bacana, entendeu? Era sim, o Madrugada Viva hoje faz falta com a gente e porque ficou só polícia, polícia não faz educação. Madrugada Viva agora é só da policia.” (Grupo 2b – Participante 7)

“Para mim não houve uma mudança. Terminou o projeto, acho que encerrou, encerraram o projeto, entendeu?” (Grupo 2b – Participante 8)

“Entende-se que o Madrugada Viva, na realidade, não poderia existir junto com a polícia, devido ao fato de que ou bem educa ou bem pune, entendeu? Então, não poderia mais associar os dois, então o DETRAN ficou com a parte educativa e a polícia com a parte punitiva.” (Grupo 2b – Participante 1)

“O Madrugada Viva aconteceu em um convênio com o governo do estado, né? Assim findou o projeto, o percurso aí para de existir, entendeu? Foi um projeto de governo que aconteceu, foi bancado pelo governo aí e que depois tirou. Agora é outro governo, agora é outro projeto de governo. A gente tem que saber separar bem as coisas, porque elas não estão amarradas, entendeu? Então, se a gente está com essa coisa do Juntos pela Vida hoje, é um projeto do governo que tá aí hoje, que vem do governo. Então, ele leva a cara do governo, o outro leva a cara do governo que passou, entendeu? São duas coisas diferentes, por isso que você tem que saber fazer essas comparaçõeszinhas para saber.” (Grupo 2b – Participante 8)

A coordenadora tentou explicar de forma mais técnica a nova forma de funcionamento do programa. Entretanto, a justificativa foi entendida mais como um discurso oficial formulado por outrem que uma questão tecnicamente plausível:

“Separou em outubro de 2011, foi dissociado. Agora fica fiscalização com a polícia militar e a educação nos entornos, nos bares, nos rodeios. A intenção é a seguinte, para que as pessoas já associem: “a educação está no Triângulo das Bermudas, opa, aqui vai ter Madrugada Viva”. O que a gente quer agora é que a sociedade, os jovens, enfim, toda a população que ela associe a educação também à fiscalização. Que queremos é: “se aqui tem educação, aqui nos entornos, tem Madrugada Viva por perto”. Que

agora não é Madrugada Viva, agora é Juntos pela Vida. E que tem a fiscalização que a polícia militar vai atuar no entorno ali.” (Entrevista 01c - Grupo 2b)

Um tema de especial interesse é o do impacto social do programa educativo. A forma como o assunto foi tratado no grupo deixa evidente que há reconhecimento de que o trabalho educativo é bem recebido pela população, ou seja, é objeto de aceitação social. É óbvio que tal percepção por parte de quem executa as ações é importante em termos de engajamento e comprometimento com os objetivos de seu próprio trabalho, mas fica evidente que essa mesma percepção não é alimentada com resultados objetivos de mecanismos de avaliação das realizações do programa educativo, ficando apoiada em observações e informações gerais relativamente imprecisas.

Em alguns pontos das falas fica visível o fato de que é difícil para os falantes separarem o impacto das ações educacionais daquele do trabalho de fiscalização. Talvez seja possível dizer, mesmo que isso não tenha sido explicitado, que os participantes do grupo, pelo fato de estarem tão envolvidos em um programa que conjuga fiscalização e educação, percebem a articulação dessas duas vertentes como única forma de intervenção possível (um participante, cuja intervenção está reproduzida um pouco adiante, diz com toda clareza que “precisa educar e precisa punir também, a gente sabe disso”). Isso porque o trabalho educativo sem a realidade da punição (que só ocorrerá se houver fiscalização) poderá ser encarado com desdém, uma vez que em alguns contextos implica sugerir a quem está alterado pela ingestão de uma substância psicoativa

que não deveria estar em tal estado, ao mesmo tempo em que têm consciência de que fiscalizar e punir, sem qualquer associação com ações educativas, pode levar ao desenvolvimento de estratégias voltadas apenas para a redução do risco de ser punido, mas não para a redução do problema grave que desencadeou a formulação do programa.

Os participantes do grupo, eventualmente, falam de “estatísticas do Detran” que revelam redução de acidentes, mas não mencionam dados mais precisos. Em tais condições, a visão dos participantes do grupo sobre mudanças no comportamento dos motoristas também fica parcialmente comprometida pela indisponibilidade de informações mais ricas sobre eventuais mudanças, pela falta de avaliação técnica dos resultados já alcançados. Alguns trechos de falas transcritas a seguir ilustram as situações que foram mencionadas.

“Você leva em consideração o aumento dos motoristas, o aumento dos carros, fazer uma comparação talvez com o aumento índice de veículos e também a questão do índice de acidente precisa ver como é que compõe o índice de acidente, como é que estão dando resposta, se está aumentado, se está diminuindo, tem que achar essa coisa pra você avaliar essa situação entendeu? Fazer uma análise em cima da estatística da aceitação pode ter aceitação, mas pode não ter resultado também como trabalhar com estatística é isso que tem se trabalhado aqui no estado aí você vai ter uma coisa mais real, mais concreta.” (Grupo 2b – Participante 8)

“Eles tão aceitando melhor a gente. Está tendo mais contato, eles estão ali, elogiando. O motorista já sai dali pensando como vai ser o fim de semana dele. Eu já parei numa blitz, a gente fica tenso, os policiais tem um jeito de abordar às vezes que não condiz. Aí pediram para gente voltar, porque assim não fica naquela pressão. A polícia perto “já vai me multar”. A gente faz a nossa parte educativa ali entendeu? Sempre tem o motorista da vez, a gente pergunta “tem o adesivo?” que quem bebeu não vai dirigir bota o adesivo acaba ficando assim, uma coisa muito agradável. Eu sinto que a sociedade está aceitando mais Juntos pela Vida.” (Grupo 2b – Participante 6)

“É, o Madrugada Viva foi um programa excelente, principalmente no primeiro ano, tanto que o Detran tem dado estatísticas de que a campanha foi muito boa e reduziu muito o número de acidente. Eu acho que hoje deveria existir o Madrugada Viva mais intenso tanto na Grande Vitória quanto no interior, porque já está mais que provado que reduz o número de acidente, que é a parte punitiva, que é a parte com a polícia, e a também a parte educativa, Juntos pela Vida, que é essa parte que o Detran, vem fazendo nas baladas, nas praias, que é orientando o condutor de o que vai acontecer com ele caso ele caia numa blitz. Então acho que as duas partes são fundamentais para continuar.” (Grupo 2b – Participante 3)

“É o seguinte: eu concordo nessa parte de dois em um, agora a Madrugada Viva teve o começo, meio e fim, né? Que foi rápido eu avalio assim. No

comportamental é na hora que o Detran faz a função de educar o cidadão, o cidadão aceita muito mais, né? Se conscientiza muito mais do que ele entrar junto com a ação da polícia porque, também por que a pessoa não está muito acostumada a ser punido, né? Mas até certa forma faz seu efeito, né? Porque precisa educar, e precisa punir também, a gente sabe disso, né? Mas precisa-se mais educar do que punir, então no primeiro momento foi um impacto muito bom, porque entrava o Detran.” (Grupo 2b – Participante 8)

Em alguns pontos dos trechos de falas reproduzidos acima fica claro que há percepção de maior aceitação do programa pela população, mas são pouco focalizados exemplos de mudanças de comportamentos que seriam indicações importantes de que as ações fiscalizadoras e educativas desenvolvidas como parte do programa estão gerando resultados positivos, e cujo impacto social seria notável. Um resultado essencial – a redução dos acidentes – é mencionado, ainda que de forma genérica, sem dados mais convincentes.

Alguns participantes, no entanto, não mencionam quaisquer mudanças específicas ao falarem, ficando apenas no reconhecimento de que as pessoas estão mais conscientes, estão mudando. É possível dizer que a única mudança de comportamento reconhecida por participantes do grupo focal como real é a instituição da prática do “motorista da rodada”, ou “amigo da vez”, ou “carona segura”, ou seja, um dos amigos ou amigas no grupo permanece em sobriedade naquele dia de diversão para poder dirigir, mas tal prática é mencionada sem que sejam apresentados dados a respeito de sua disseminação. Há também uma

menção ao fato de que esposas podem cumprir papel similar, responsabilizando-se pela condução do veículo do casal, após ingestão de bebida alcoólica pelo marido, mas assim como no caso da “motorista da rodada”, inexistem dados seguros a respeito.

Essa questão do reconhecimento de que uma das mudanças constatadas é o aparecimento da prática “motorista da rodada” é importante porque, é grande a ênfase nas campanhas educativas do Detran-ES nesse “motorista da rodada” ou “amigo da vez”. Trata-se da pessoa designada pelo grupo de amigos, por acordo, para não beber durante aquela saída para a diversão que inclui consumo de bebida alcoólica. A essa pessoa cabe o papel de “anjo protetor” das pessoas que estarão no mesmo veículo no retorno para suas residências. A Coordenadora entrevistada fez o comentário que pode ser lido a seguir, no qual ela assinala que a prática do “motorista da vez” ocorre com maior frequência na região metropolitana, mas no interior essa estratégia não vem sendo adotada pelos grupos de amigos.

“Você vê numa mesa ou em uma reunião de amigos, ele acha que se ele não bebe, ele vai assumir. Existe também as caronas seguras, aqueles que não bebem mesmo. Então hoje a gente já vê a questão do amigo, do companheirismo. De preservar, de conscientizar aquele jovem, aquele motorista que não bebe que ele é o carona segura, que ele consegue mudar a mentalidade do colega que bebe. Tem amigos que são resistentes, o motorista ou o dono do carro, a emprestar o carro, a passar o carro. Várias vezes no interior a gente vê isso. Essa questão do carona segura que não é

carona segura é uma coisa muito difícil porque, as vezes ele é o carona segura, mas o motorista, o dono do veículo é resistente a passar o veículo e não passa o veículo para o carona, e é isso que, essa mudança que, eu acredito que agora, as coisas já estão bem diferentes e para melhor.” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

Até mesmo a Coordenadora de Campanhas Educativas, em sua entrevista, abordou o tema da mudança de forma bastante genérica, como se constata no trecho de sua fala transcrita abaixo:

“Mas a gente tem percebido que a mudança ela vem gradativamente, é um trabalho lento, o resultado é lento, mas a gente já vê e sente que a mudança de comportamento já está acontecendo. Entendeu? As pessoas já estão mais conscientes, principalmente os jovens, e isso é importante porque nossos jovens estão indo embora.” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

Retornando um pouco ao impacto do programa educativo, vale destacar que a Coordenadora retoma e enfatiza um assunto que está mencionado nas transcrições acima, que é o da integração versus conflito entre práticas de fiscalização e práticas educativas. É importante notar a menção ao fato de que a entrevistada, que atua como gestora, relata um tipo especial de pressão sobre sua atividade diretamente relacionado ao tema da interação entre fiscalizar e educar no contexto que interessa aqui. Trata-se do reconhecimento de que há mais cobrança em relação à fiscalização do que em relação às práticas educativas (o

que não foi aventado dessa mesma forma no grupo focal). O tema aparece com clareza no trecho selecionado da entrevista que está reproduzido a seguir:

“Eu avalio o programa de tamanha importância, só que a gente sentia que a sociedade ela recebia muito bem o Madrugada Viva, só que as pessoas, a maioria dela achava que tinha que haver mais fiscalização que educação, entendeu? Só que a gente era muito cobrado, só que mais pela parte da fiscalização do que da educação. Caminhando junto com a fiscalização, era muito bom, só que sempre existia essa cobrança: que a fiscalização era pouca, e que a educação era recebida pela sociedade de forma 100%. Muito boa, então, era muito receptivo, elogios mil ao programa, mas que faltava essa adequação, essa maior fiscalização por parte da Polícia Militar.” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

A questão das duas modalidades de ação ocorrer simultaneamente ou em separado ainda se mostra controvertida, mesmo que a realidade atual seja de separação entre as duas ações: em um contexto a ação fiscalizadora e punitiva comandada pela Polícia Militar e em outro contexto a ação educativa sob responsabilidade dos funcionários do Detran-ES. Em diversos momentos das intervenções no grupo aparece à preocupação de ressaltar a importância da educação, como se viu nos trechos reproduzidos acima. A Coordenadora de Campanhas Educativas, em alguns momentos da entrevista que concedeu, assumiu posição mais diplomática, salientando a importância da articulação das

duas modalidades de atividades, mas em outros momentos admitiu vantagens na separação entre fiscalização e ação educativa.

“Já foi feita pesquisa com a [nome de empresa] e com algumas outras empresas. Avaliaram que a educação é primordial, ela tem que estar e inclusive, nós já estivemos no RJ acompanhando a Lei Seca na época e fomos ver de perto porque dá certo. Uma das coisas que a gente avaliou e viu que dá certo no Rio de Janeiro é que nos surpreendeu no nosso estado é que a educação é separada da fiscalização. Lá a educação acontece em separado. A Lei Seca lá que é o nosso Madrugada Viva aqui, ela é toda fiscalizativa. A educação, ela trabalha outro dia em outro ponto, claro que nos entornos, em bares, em praias, mas totalmente separado da fiscalização, ela não é junto.” (Entrevista 1c – Grupo 2b)

“Bom, primeiro a abordagem é da Polícia Militar e a gente fica aguardando, né? Aguardamos o sinal da polícia que é quando os abordadores entram, cumprimentam o condutor e as pessoas que estão no veículo e fala do nosso programa “Madrugada Viva”: “Olha todo rock só é perfeito se você chegar em casa vivo”, né? “Álcool e direção é uma coisa que não combina”, então “se beber não dirija”; “Você tem que aproveitar o máximo da sua vida”; e assim, cada um tem a sua maneira de chegar e abordar, mas sempre o principal que é álcool e direção, dizer que não combina e entrega o material gráfico, uma sacolinha daquela de lixo para veículo, o adesivo. Pedimos para que eles sejam nossos multiplicadores colocando aquele

adesivo e falando com um primo, um tio, um filho, um amigo, para multiplicar e passar essa idéia, essa mensagem também para familiares e amigos, entendeu?” (Entrevista 1c - Grupo 2b)

“Entendo que o Programa Madrugada Viva veio com maior força punitiva e acredito que isso contribua melhor para esse programa. Acredito que a educação deve caminhar sempre junto da fiscalização, sendo que lugares diferentes, não na mesma operação, não no mesmo horário, não junto da polícia, mas do jeito que está. Esse “Juntos pela Vida” veio com certeza para dar maior eficácia.” (Entrevista 01c – Grupo 2b)

“Foi excelente ter acontecido a separação, porque a polícia assusta. Você está ali, danada da vida que foi parada em uma blitz, a gente acha que não resolve ir na pessoa. Vocês está danada da vida de ter sido parada, aí vem uma pessoa do Detran e diz assim: “boa noite, nós somos do Detran” (voz *melosa*), entendeu? Um bate e outro assopra? Eu acho que, agora sim, a gente não quer pegar ninguém e surpresa e tal, como é o caso da polícia, a gente quer que a pessoa tenha consciência. A gente vai, passa a mensagem, “olha, se beber não dirija”; “Juntos pela Vida está aí, é fiscalizativo” e tal. A gente não esconde, “ó, Juntos pela Vida, da fiscalização, está acontecendo, está nos entornos, então olha só, você tem uma família, tem alguém te esperando em casa, então se beber não dirija”. “Todo rock só é perfeito se você chegar em casa vivo”. Então as pessoas já estão aceitando isso melhor, é diferente, porque aí ele já sabe que a polícia

é para punir, a educação está lá para conscientizar e tal. A aceitação está maravilhosa.” (Entrevista 01c – Grupo 2b)

“Eu acho que não tem como existir somente a parte fiscalizativa porque a educação tem que caminhar junto à fiscalização. Primeiro, você tem que ter, tem que conscientizar a pessoas e de certa maneira você tem que ter o poder de convencimento, porque a educação você aborda a pessoa e é impressionante como eles se envolvem naquilo. É uma forma de brincar, conscientizar e educar, e eles recebem como uma forma de brincadeira, né? Conscientizando e educando.” (Entrevista 01c - Grupo2b)

Os participantes do grupo fizeram referências ao fato de que estava se caracterizando separação completa entre as esferas educativa e de fiscalização. É importante lembrar que no momento em que eles participaram da pesquisa a mudança de nomenclatura de *Madrugada Viva* para *Juntos pela Vida*, assim como a mudança de concepção que estava em jogo, era recente. Essa informação é importante para entender certo desencontro observado em algumas intervenções registradas no grupo. As falas reproduzidas abaixo evidenciam que, naquele momento, faltava informação segura para integrantes da equipe responsável pelas ações educativas.

“Essa pesquisa não é Madrugada Viva? É o seguinte: o projeto Juntos pela Vida ele não tem ação punitiva, entendeu? No comércio, nós pedimos autorização. Aí abordamos as pessoas, se estão bebendo ou não. Aí se elas querem fazer o bafômetro, entendeu? Para ver como é que funciona,

nós perguntamos se está alcoolizado, se sabe a sanção que sofreria, entendeu? Isso aí que a gente está fazendo, entendeu?” (Grupo 2b – Participante 8)

“Primeiro a gente chega num bar, chega num estabelecimento, pede autorização do dono falando do que se trata, se ele permite, né? Aí geralmente eles não aceitam a gente lá falando que é do Detran. Às vezes um e outro olha meio assim, mas eles acabam aceitando. Às vezes até pedindo que a gente volte depois. Pedimos licença, damos “bom dia”, “boa noite”, aí a gente fala essa campanha tem interesse de ver como funciona a noite capixaba e que não vai prejudicar ninguém que está bebendo e tomando a cerveja. Esse é o nosso trabalho eles estão adorando. Está tendo uma aceitação muito boa, antes de qualquer coisa.” (Grupo 2b – Participante 4)

“Nosso trabalho está sendo feito no interior, mas o Detran tem uma empresa terceirizada que faz esse mesmo trabalho na grande Vitória. Não somos nós do Detran, é a terceirizada que está fazendo aqui na grande Vitória.” (Grupo 2b – Participante 6)

Também na entrevista da Coordenadora o assunto foi abordado, da forma como se segue.

“Nosso foco são jovens na faixa etária de 18 a 30 anos e essa mudança ela existiu, agora, precisa de mais mudanças. O programa Vida Urgente nos trouxe bons resultados, porque era o jovem falando para outro jovem, era

um outro tipo de abordagem. Então a gente procura colocar na mesma linha, jovem falando para jovem porque é mais fácil de aceitar. A gente chega, a gente que é de mais idade, assim, a gente percebe isso quando a gente chega em um barzinho, em um *point*, em um show, então quando se tem um jovem, aquela mulher mais jovem, ela é muito mais aceita que as pessoas de mais idade, mais velha, a linguagem é diferente.” (Entrevista 01c - Grupo 2b)

Registra-se aqui, como informação que ganha interesse em decorrência do trecho de fala reproduzido acima, que entre os funcionários do Detran que participam do *Juntos pela Vida*, poucos estão na faixa dos 18 a 30 anos.

Como esclarecimento necessário registra-se aqui que a informação oficial sobre a concepção atual do Programa *Juntos pela Vida* é de que não mais existe o Programa *Madrugada Viva*, e que as ações presentemente desenvolvidas não estão explicitadas de forma detalhada em qualquer documento ao qual seja possível o acesso.²⁷

²⁷ De acordo com informações verbais, colhidas com o ex-comandante do Batalhão de Trânsito no período de Maio de 2010 a Maio de 2012 a partir do lançamento da Década de Ações pela Segurança no Trânsito, pela Assembleia Geral das Nações Unidas, em Maio de 2011, o governo do estado do Espírito Santo lançou o programa “Juntos pela Vida”, um do Programa Estadual de Segurança no Trânsito. Este programa apóia-se em três eixos estruturantes: 1- infra-estrutura; 2 - educação e 3 - fiscalização. O objetivo do programa é a “preservação da vida”, usando a mesma lógica de redução do número de acidentes de trânsito no Estado, tal como preconiza a Década de Ações em Segurança no Trânsito. Especialistas do governo do estado do Espírito Santo trabalharam na construção do programa, envolvendo as secretarias dos Transportes e Obras Públicas (Setop), do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-ES), do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-ES), do Batalhão da Polícia Rodoviária (Bptran), da Polícia Civil, da Casa Militar de Educação (Sedu), de Segurança Pública e Defesa Social (Sesp), da Secretaria de Saúde (Sesa). No que tange aos interesses desta pesquisa em relação às fiscalizações de trânsito, o Juntos pela Vida, traz uma nova metodologia de trabalho, em que a ação educativa é separada da ação punitiva. A nomenclatura *Madrugada Viva* foi excluída das ações, como forma de marcar diferenciação em relação ao governo anterior, sendo substituída por Operação Lei Seca, tal como

Tratados esses temas iniciais, que envolvem controvérsias, serão apresentadas informações sobre itens que foram abordados pelos participantes da pesquisa como sendo aspectos próprios do universo das práticas educativas. O objetivo aqui é buscar informações sobre como os participantes delimitam as fronteiras e a diversidade de possibilidades do que poderia ser chamado de intervenção ideal, que pode envolver tanto práticas ao seu alcance como práticas que dependem de decisões fora de seu âmbito profissional. É possível dizer, de outro modo, que a preocupação é com a visão crítica dos participantes do grupo focal. São diversos os elementos sobre o assunto disponíveis nas falas desses participantes, como se pode constatar no conjunto de transcrições que se segue, entremeados por comentários a respeito de cada um dos temas.

“Segundo o Sistema Nacional de Trânsito tem que ter a implantação da educação de trânsito nas escolas, mas na pré-escola, a escola primária e a faculdade. Acho que ela tem que ser urgente, né? Eu acho que o Sistema Nacional de Trânsito é para isso, para tentar reverter as coisas. Igual falar que “dirigir é a melhor coisa do mundo” ou que “ter carro é a melhor coisa do mundo”. Então essa coisa toda tem que ser muito bem avaliada, pesquisada, entendeu?” (Grupo 2b – Participante 8)

é feito no estado do Rio de Janeiro. Já as ações educativas levam o nome de Juntos pela Vida somente. É clara a diferença de estratégia em comparação ao Madrugada Viva, em que policiais militares e agentes educadores atuavam juntos durante as blitzes noturnas e diurnas.

Tal fala enseja discussão sobre a mencionada exigência do Código de Trânsito Brasileiro. No Brasil, como se sabe, a responsabilidade sobre assuntos relativos à educação formal é o Ministério da Educação. Cabe então a pergunta: um Código de Trânsito pode determinar algo que está fora de sua esfera de gerência e execução? A fala acima transcrita revela conhecimento do fato de que cabe ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), entre outras atribuições, elaborar diretrizes relativas à educação para o trânsito, mas não é questionadora quanto à adequação da pretensão do conjunto de órgãos que compõem o mencionado SNT de estabelecer conteúdos escolares. Trata-se de tema que ainda está a demandar ampla discussão sobre prioridades em relação ao conteúdo escolar e sobre a própria formação docente.

Não foi localizado qualquer estudo que tenha verificado se algum tipo de atividade com conteúdos sobre trânsito integrando currículos escolares, para crianças ou adolescentes, produziu reflexo posterior no comportamento de quem participou de tais atividades, ou seja, quando essas pessoas se tornaram motoristas. Trata-se de uma modalidade de avaliação de natureza longitudinal, que é difícil de ser realizada, não apenas por envolver o transcorrer de um tempo muito longo, mas também pela dificuldade de controlar ou mensurar diversos outros fatores que poderiam interferir na forma como o indivíduo compreende e age no trânsito.

Um exemplo desses outros fatores mencionados, já tratado em trabalho de Bianchi e Sumala (2004) diz respeito ao comportamento dos pais em relação ao consumo de bebida alcoólica e, de forma associada, o comportamento dos pais

quando estão na condição de motoristas sendo observados por seus filhos. A fala reproduzida a seguir é ilustrativa, apesar de certo exagero e do tom derrotista.

“O filho de cinco, seis anos ele está vendo o pai beber e dirigir, se o pai dele que é pai... Então, o que é que está acontecendo: as crianças estão bebendo mais cedo, estão tirando carteira mais cedo e estão dirigindo embriagados porque os pais estão fazendo isso. Eu, eu fazia muito Madrugada Viva e passava muito para os meus filhos que vão ser os motoristas depois. Se eu sou uma mulher que pega o meu carro e nunca coloco o cinto de segurança, a minha filha com 18 anos, para quê que ela vai botar o cinto de segurança? Ela viu a mãe dela o tempo todo dirigindo. Se eu sou uma mulher que bebo e dirijo, porque que minha filha não vai beber e dirigir? Hoje em dia se bebe mais cedo, as garotas de 10 de 12 anos estão ficando embriagadas nas portas das boates, embriagadas caídas, caídas de amanhecer o dia lá, caída, e se a gente não fizer nada, vai cada vez piorar, porque hoje o que é bonito hoje é beber, infelizmente, hoje, qual é a melhor propaganda que a gente tem na televisão hoje?”

(Grupo 2b – Participante 2)

No exemplo acima foi mencionada a questão da publicidade da bebida alcoólica, que foi tema bastante presente nas preocupações do grupo. A publicidade é apenas parte das preocupações relacionadas com os meios de comunicação. A relação de quem trabalha com atividades acompanhadas cotidianamente pelos meios de comunicação é, muitas vezes, de amor e ódio,

como já assinalaram Nascimento e Garcia (2009), Nascimento (2008), Pinsky e Pavarino (2007), e como também ficou evidenciado, na presente investigação, nos dados colhidos com policiais que atuam na fiscalização. Fala-se em amor e ódio porque ao mesmo tempo em que interessa a difusão das ações e das metas do trabalho social que está em curso, pode ser muito prejudicial à abordagem sensacionalista, cujo potencial de gerar audiência é alto, enfatizando alguma eventual falha ou quebra da normalidade na forma como o trabalho está sendo desenvolvido.

Acrescenta-se o fato de que a publicidade, tanto de bebidas alcoólicas como de automóveis, estão entre as principais fontes de renda dos meios de comunicação, o que impõe limites à profundidade que a abordagem pode alcançar. Um único participante mencionou a publicidade de veículos como co-responsável pela situação atual. Estão transcritas abaixo falas ilustrativas de como o assunto foi tratado pelos participantes.

“Cerveja não é cerveja, é mulher bonita. Porque eu tenho um filho de sete anos que falou pra mim: “mamãe quando eu crescer eu vou beber.” Eu disse: “Porque meu filho que você vai crescer vai beber? “Olha lá mamãe, só tem mulher bonita e gostosa no bar bebendo”. É o que a imprensa passa pra os meus filhos. Então, se eu não levar para dentro da minha casa que isso é errado, se eu não colocar o meu cinto de segurança, se eu não mostrar para eles que eu não bebo e dirijo... Isso daí não há campanha, porque podem fazer todas as campanhas do mundo que não vai ter

resultado se isso não começar dentro da minha casa.” (Grupo 2b – Participante 6)

“Tem mais negativa do que positiva, tem mais, principalmente de cerveja quando chega o verão, só dá propaganda de cerveja, principalmente na hora em que vai começar o futebol.” (Grupo 2b – Participante 8)

“Eu acho que é muito rápido, a propaganda da cerveja é muito longa, aí o se “beber não dirija” é muito rápido ninguém nem dá importância.” (Grupo 2b – Participante 2)

“Pois é, eu falo o seguinte: que a questão da educação não basta. Só está fazendo esse trabalho, mas acho também que hoje se vende na mídia, se vende o carro, se vende velocidade, então eu acho que quem vende também tem que ter responsabilidade na hora de vender a máquina, ele ter uma certa responsabilidade para estar passando as informações de como manipular entendeu? A máquina está matando pessoas, eu acho que é um compromisso do fabricante, de quem vende, todo mundo envolvido.” (Grupo 2b – Participante 8)

Visão mais positiva do papel que cumprem os meios de comunicação foi apresentada pela Coordenadora de Campanhas Educativas, que assim se manifestou:

“Eu acho que sim, acredito que sim, muito. Olha a mídia, quando ela quer atrapalhar ela consegue atrapalhar, mídia, imprensa, mas quando quer

ajudar, ajuda. É bom porque mostra nosso trabalho, é uma crítica, é bom também porque onde tem crítica a gente vai corrigindo, aprimorando, então é assim. Eu acho que mais para contribuir, acho que a mídia ajuda mais que atrapalha.” (Entrevista 01c - Grupo 2b)

Como as propagandas de bebidas alcoólicas foram apontadas como influência negativa poderosa a favorecer o comportamento de ingestão de bebida alcoólica e como se verificou a convicção de que a informação “se beber não dirija” - exigência do Conselho Nacional de Autorregulamentação Publicitária, por meio do Código Brasileiro de Autorregulamentação Publicitária²⁸, e que deveria aparecer não só nas propagandas de bebidas alcoólicas, mas também na de veículos automotores - não é suficiente para a mudança de comportamento, é importante acrescentar uma informação. Está em tramitação na Câmara dos Deputados Federais o Projeto de Lei nº 3.590, de 30 de Março de 2012, cuja proposta é tornar obrigatório o aviso de “Se beber, não dirija” impresso nos rótulos das bebidas alcoólicas. Tal Projeto de Lei está apensando ao Projeto de Lei nº 1.171, de 2003, que versa sobre a mesma advertência nos rótulos de bebidas alcoólicas. Mesmo tendo sido apresentados, ambos (um deles de 2003), com caráter de “urgência”, se encontram em tramitação na Câmara dos Deputados²⁹, ainda não havendo perspectiva de votação.

²⁸ Recuperado em 05 de janeiro, 2013, de http://www.mp.sp.gov.br/portal/page/portal/cao_consumidor/legislacao/leg_constituicao_federal_leis/leg_cf_Codigos/leg_cf_conar/CodigoAuto-RegulamentaçãoPublicitária.htm

²⁹ Recuperado em 08 fevereiro, 2013, de http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=73DC7F550C188623E3BF7651DEDC9310.node1?codteor=984782&filename=Avulso+-PL+3590/2012

Antes de encerrar a presente seção do texto, são abordadas as menções a algumas dificuldades adicionais para a realização do trabalho educativo que os participantes identificaram.

A primeira delas refere-se a assunto também mencionado pelos policiais, que é a da colocação em prática de estratégias para driblar a fiscalização, por meio de redes de comunicação que envolvem os motoristas, os proprietários de casas noturnas e os taxistas. Esse tipo de estratégia contribui para que tanto o trabalho de fiscalização como o educativo sejam vistos apenas como chateação a ser evitada, como algo que não é sério do ponto de vista da sociedade e por isso pode ser motivo de brincadeiras. A fala reproduzida abaixo é um bom exemplo.

“Muito facebook, twitter. Da última vez que eu fiquei sabendo que os donos... Olha como é que eles driblam: os taxistas, o primeiro taxista que vê passa por mensagem pra eles, aí os taxistas já tão sabendo e já passam para os donos das boates, que já passam para quem está dentro da boate. Isso eu sei porque amigas minhas já falaram pra mim que estavam lá dentro da boate. “Ah eu já sabia onde que era o Madrugada porque um taxista passou que enviou pra o facebook”. Tanto é que agora recente tentaram tirar a página do facebook por causa disso, porque estava vazando muita informação que tava tendo o Madrugada Viva.” (Grupo 2b – Participante 6).

Diferentemente do que ocorreu com os policiais, os técnicos responsáveis pelas práticas educativas não apontaram efetivo reduzido como questão de grande peso, mas destacaram problemas relacionados com a remuneração, que

não leva em conta deslocamentos, fins de semana e horários noturnos, havendo pagamento adicional apenas de diária (que, de fato, não constitui remuneração) quando a situação o justifica.

A terceira dificuldade mencionada refere-se ao fato de que a ênfase na questão do risco ao qual todos estão expostos frente a motoristas que ingeriram bebida alcoólica. Ainda que tal ênfase seja compreensível pela extensão do volume de consumo e pelo fato da bebida alcoólica não ser substância considerada ilegal, é vista como insuficiente considerando que a condução de veículos após consumo de outras drogas também envolve riscos altos, e em tal caso não há previsão legal nem equipamentos que permitam comprovar e punir a alteração do estado de consciência resultante.

Para finalizar a presente seção acrescenta-se que fica evidente, apesar dos problemas, a convicção de quem trabalha com práticas educativas dentro da realidade do trânsito, dirigida a jovens e adultos que já são motoristas, de que sua atividade é importante e não pode deixar de ser realizada em paralelo com os procedimentos de fiscalização. Predomina a compreensão de que o trabalho educacional anterior, no âmbito da escolarização formal, também é de grande importância para preparar novas formas de compreensão do trânsito e da mobilidade urbana. Os educadores se consideram preparados para a complexidade envolvida na abordagem de jovens que estão se divertindo e, evidentemente, não estão propensos a considerar de forma séria, naquele momento, um assunto nada divertido, que envolve tristeza, mutilação e perda de vidas. Afirmam ter recebido treinamento específico para desenvolverem a habilidade de abordar as pessoas que estão “se divertindo”, e acrescentam que,

na avaliação do grupo, a atividade cotidiana de abordagem e apresentação de proposições que levem à reflexão é componente importante, pela diversidade de situações e de exemplos que proporciona, complementando de forma valiosa o treinamento recebido.

7.2.3 O Grupo 2c - (Entrevista Complementar) – O Titular da Delegacia de Delitos de Trânsito de Vitória – ES

Considerou-se que também seria importante, dada à natureza do presente estudo, conhecer a concepção da Delegacia de Trânsito de Vitória sobre a política e as estratégias adotadas para conter a prática de dirigir após consumo de bebida alcoólica com vistas à redução de acidentes e das graves conseqüências que geram. A importância de tal delegacia é evidente, uma vez que seu titular é a primeira instância jurídica a lidar com as situações de infração identificadas e comunicadas pela fiscalização. Em todo o Brasil, os casos de delitos, crimes ou acidentes de trânsito são de responsabilidade de Delegacias especializadas que, dependendo do Estado em que se localizam, recebem nomes diversos, como, por exemplo, Delegacia de Delitos de Trânsito; Delegacia de Crimes de Trânsito; Delegacia de Crimes e Acidentes de Trânsito. A entrevista com o titular da Delegacia de Trânsito de Vitória foi conduzida a partir do mesmo roteiro de questões utilizado com os integrantes do Grupo 2b.

O delegado de polícia de trânsito é funcionário público, contratado por meio de concurso, que investiga infrações e acidentes de trânsito, produzindo inquéritos policiais que, finalizados, são encaminhados à Justiça. Desta forma, o delegado de polícia é considerado parte da polícia judiciária. Diz o entrevistado:

“Quando ocorre o crime é como se o Estado houvesse falido, falhado, impotente. Aí entra em cena a polícia civil para apurar em que circunstâncias houve o crime e remeter ao Ministério Público para formular o crime *delitus* e o juiz ao final sentenciar, condenando ou não. Isso me

inquietava porque eu comecei a produzir aqui muitos inquéritos e a liberar muitas vítimas fatais, absorver a dor dessas famílias e ver que a lei, sentir na prática, que essa lei foi feita para proteger certa camada social.”

Tal profissional é considerado um executor diferencial da política de contenção ao consumo de bebidas alcoólicas em associação com direção automotiva, uma vez que não é formulador, muito menos executor direto, pois sua função não está circunscrita à abordagem de rua, seja a punitiva ou a educativa, mas a um procedimento legal administrativo pós-abordagem. O delegado entrevistado é um profissional com conhecimento jurídico e com larga experiência de lidar com a legislação de trânsito, em relação à qual expõe visão crítica, com ênfase no fato de que os legisladores se mostram sempre muito preocupados em garantir que a legislação de trânsito não colida com práticas da classe média que faz uso diuturno de veículos automotores, inclusive no âmbito de suas atividades de lazer.

Aspectos selecionados do conteúdo da entrevista serão apresentados e comentados a partir de organização em seis conjuntos temáticos relacionados ao tema da direção automotiva sob condições alteradas por consumo de bebidas alcoólicas: a) Legislação – Código de Trânsito Brasileiro; b) Papel do Estado; c) Papel da Sociedade; d) Atuação Policial; e) Contexto do Espírito Santo; f) Atuação dos Meios de Comunicação.

a) Legislação - Código de Trânsito Brasileiro

É central na argumentação do entrevistado a convicção de que a legislação sobre trânsito no país está estruturada de forma que o direciona para a proteção de um grupo social, assegurando iniquidades, o que aponta necessidade de revisão. Os três trechos transcritos a seguir expressam a visão do entrevistado:

“E eu comecei a me deparar com uma lei que é a Lei 9.505/1997 que foi uma lei criada para proteger uma camada social. Eu não tenho dúvidas disso e eu vejo isso aqui a todo momento. No Brasil, isso é um engodo. Tanto é que no Brasil estão no Senado, mudanças que vão afrouxar ainda mais, eu fiquei revoltado com essa notícia. Está na Câmara dos Deputados, ainda não passou não.”

“Então o código de trânsito, o legislador, ele criou essa lei e ele não tem interesse em mudar essa lei, para beneficiar ele mesmo. E vai continuar assim. E isso acabou me indignando.”

“Porque que nosso código de trânsito é assim? Porque, eles legislam para eles, porque não querem ver os filhos da classe média atrás das grades. Porque, o que eu posso esperar de um senado da república que quando um senador como o [nome de um senador] se recusa a fazer o teste do bafômetro? Quando um deputado federal se recusa a fazer o teste do bafômetro? Quando coronéis se recusam a fazer o teste do bafômetro? Quando policiais se recusam a fazer o teste do bafômetro? A vontade que eu tenho é de falar, “olha ninguém faz mais o teste do bafômetro, porque só pobre faz o teste do bafômetro”.”

“Na Austrália, se você falar que não vai soprar o bafômetro você assumiu a pior infração no aspecto criminal, você sai algemado e vai para a corte. Você vai preso. Na Alemanha é obrigado a recolher sangue. No Japão até quem está no carona assume a culpa no caso de embriaguez ao volante, dez mil reais de fiança e mais três anos de prisão. Até para o carona.”

Para o entrevistado a possibilidade de substituir a pena de prisão por doação de uma ou mais cestas básicas não cumpre qualquer função social, não restitui a perda familiar, nem tem influência dissuasória em relação ao tipo de crime cometido, em especial nos casos de homicídio no trânsito. É possível dizer, então, que tal pena é quase a oficialização da impunidade.

“O Código de Trânsito prevê 11 crimes. O crime com maior apenamento é o homicídio, quando você mata alguém no trânsito, que a pena é de dois a quatro anos, pode chegar a seis anos, mas que o juiz, no código penal, artigo 44, o código penal determina que o juiz substitua a pena de prisão por uma pena restritiva de direitos, aí entram em cena as famigeradas cestas básicas. A pena que tem um caráter dúplice de ser retributiva pelo mal praticado e de readaptação ao convívio sócio familiar, acaba não tendo sua finalidade, porque o filho da Praia do Canto, da Ilha do Boi [bairros de classe média alta], quando mata alguém e o juiz o condena a quatro anos de prisão, mas eu vou substituir a pena de prisão para você pagar dez cestas básicas a uma instituição. Eu não suporto cesta básica, eu tenho ojeriza, eu não sei nem o critério que eles usam para isso para beneficiar A

ou B ou C e quem paga não é o *playboy*, não é esse filho, é a mãe ou o pai, então a pena não tem a sua função social.”

Segundo o entrevistado, o ideal seria uma política pública que favorecesse um processo educativo ou de conscientização daquele que causou o acidente, a partir de atividades colaborativas diretamente relacionadas ao resultado do acidente de trânsito que resultou de seu comportamento de risco. Para tanto o entrevistado sugere penas alternativas à cesta básica, tais como o acompanhamento de um paciente em recuperação. Informou que este projeto, de sua autoria, já estaria em tramitação no Senado.

“O que eu luto muito, eu já fiz projeto, eu já encaminhei para o Senado, e está em tramitação, é tipo assim: vai substituir, não é prisão? Tudo bem concordo, mas que eles acompanhem aqui como é que é feita uma necropsia de uma pessoa vítima de acidente de trânsito, como é que eu atendo aqui a liberação do familiar que vem aqui, liberar uma vítima fatal que está aqui, que aquilo cheira a morte, ou colocar dentro da clínica dos acidentados para acompanhar como é. Só quem tem uma pessoa parálitica ou tetraplégica para cuidar, sabe o que é isso. Precisa de uma pessoa 24h para estimular tudo. E com uma lei que garante, e não é só a sensação, mas garante a certeza da impunidade. Não tem nenhum preso no Brasil por crime de trânsito e ninguém vai ficar preso no Brasil por crime de trânsito, não com essa lei do jeito que está aqui.”

O entrevistado também menciona o que considera ser a suposta função educativa do Código de Trânsito Brasileiro. Para ele, o aspecto de arrecadação da multa é mais proeminente no CTB do que a preocupação educativa, mesmo que se tome a educação pelo viés da punição (cassação da CNH ou sua suspensão por determinado período de tempo durante o qual deve ser feito curso de reciclagem).

“O código, ele é para o fortalecimento para indústria de multas. Eu fico até receoso. Porque você quando é flagrada no bafômetro, fazendo ou não, já chega o boleto para você pagar mil reais. Agora para te dar aplicação de suspensão por um ano, demora quatro ou cinco anos. Eu fiz parte, fui membro, da JARI [Junta Administrativa de Recurso de Infração], de recursos a infrações, pessoas flagradas no bafômetro há cinco, seis anos atrás e que não tiveram suspensas as CNHs. Olha, espera aí, mas a multa ele pagou. Pagou em quanto tempo? Automaticamente. Qual a função do Código de trânsito, ele é educativo? É de preservação da vida? Ora, se for de preservação, ele tem que cassar a CNH primeiro. O aspecto da arrecadação vem depois.”

O entrevistado se vale de um exemplo colhido em seu cotidiano profissional para mostrar a perplexidade de pessoas que tiveram parentes vitimados em relação ao caráter permissivo da legislação, mas destaca que não percebe organização por parte da sociedade para agir de forma a alcançar mudanças.

“Tinha um casal que vinha aqui me questionando e eu falava que eles tinham que fazer isso através de uma audiência pública e questionar a bancada federal. E não para mim, porque eu sou executivo, não sou legislativo, aí eles vem me questionar: “doutor ele não vai preso? Ele estava bêbado?”; “doutor: ele pagou fiança, matou meu filho e pagou fiança e foi solto.”; “a polícia entregou a CNH para ele, foi entregue o carro e o meu filho? A lei é assim mesmo?”. Cobravam-me coisas e aquilo me angustiava cada vez mais. Porque dói você ficar aqui recebendo todos os dias esse tipo de questionamento e o pior, porque ninguém está acostumado com a perda e essa perda ela não é trabalhada, não era pelo Estado através de um atendimento psicossocial que eu defendo arduamente.”

Por fim, o entrevistado sugere mudanças no Código de Trânsito Brasileiro que têm pontos de evidente concordância com algumas das ponderações dos policiais militares que compuseram o Grupo 2a de participantes do presente estudo. Essas mudanças envolvem mais rigor na fiscalização em paralelo com uma legislação que autorize tal rigor e que determine de forma clara punições das quais o infrator não escapará com assistência advocatícia protelatória. Condições nas quais infrações e acidentes de trânsito serão enquadrados como crimes precisam ser claras. Diferentemente do que foi verificado no Grupo 2a, mas de forma concordante com o constatado no Grupo 2b, o entrevistado afirma a importância da valorização da educação para o trânsito.

“Precisam ser mudados três pontos: intensificar a fiscalização, o estado presente, modificar a lei, com mais rigor na lei, presunção de culpa para quem se recusa a fazer bafômetro e pena de prisão para quem mata estando alcoolizado e fazendo pega no trânsito, porque eu tenho que dar tratamento diferente a comportamentos diferentes. São punições diferentes para quem mata, estava alcoolizado e estava fazendo um pega. Envolver-se em um acidente de trânsito com vítima fatal pode ser uma fatalidade a que todos nós estamos sujeitos, mas falar que um motorista que matou um jovem de 21 anos, estando bêbado, sem habilitação, com pneu careca, em alta velocidade, sem cinto de segurança, aí não é acidente, certo? Então, fiscalização, mudança na lei e o principal - implementar o artigo 76 que é educação para o trânsito.”

Algumas dessas considerações do entrevistado mencionadas acima já remetem à discussão sobre o papel do Estado, e esse é o próximo tópico a ser abordado.

b) Papel do Estado

A entrevista revela entendimento de que o Estado não pode se omitir quanto à tarefa de atuar no controle do comportamento de dirigir após ingestão de bebida alcoólica, tanto em termos de ações inibitórias como de ações educativas, uma vez que se trata de prática cujas consequências negativas têm evidente impacto social.

“Infelizmente percebo que eles [condutores sob efeito de bebida alcoólica] têm a certeza da impunidade. As pessoas continuam fazendo o mesmo. Mas reputo isso a uma falha do Estado porque logo no início houve uma redução nos acidentes e os estabelecimentos começaram a bancar transporte, tinha convênio com táxi com tarifa reduzida, tinha o motorista da vez, porque eles viam o Estado presente. E eu espero que isso agora volte. Mas até o final do ano passado isso era comum, todo mundo voltando a beber e dirigir e a ter esse tipo de comportamento. E vejo pela falta de educação, pela família que não incute princípios, mas acima de tudo pela maior falha do poder público de não fiscalizar de forma intensificada simultaneamente, pulverizada, esses pontos. Infelizmente.”

O entrevistado se vale de uma noção bastante pessoal de humanização, que de início parece pouco clara, mas que depois se torna mais compreensível, para ressaltar que é preciso que o Estado entenda a necessidade de se pensar os acidentes de trânsito de forma integrada, para o que deve interagir com os problemas sociais de forma “humanizada”. A compreensão que está em jogo é a de que o trânsito não é apenas uma questão de segurança, ou assunto de apenas uma área, tal como a Secretaria de Transporte, mas também é questão para outras áreas, tais como a saúde e a educação. Tal visão também reflete a preocupação com o fato de que a demanda de apoio para envolvidos em acidentes de trânsito chega primeiro à polícia, que é o órgão público que faz o contato inicial com familiares, mas que não tem como prover esse apoio e não

pode dividir tal demanda com outros setores, uma vez que eles não estão disponíveis para tal atendimento.

“O Estado, ele tem que se humanizar, ele tem que ter esse caráter interdisciplinar, o Estado tem que largar de ser um ente público burocrata e interagir com os problemas sociais e esse problema é um problema totalmente interdisciplinar porque ele envolve a Secretaria de Saúde, devido ao alto índice de pessoas vitimadas por acidentes de trânsito nos hospitais públicos, mais de 70% dos leitos em traumatologia são complexos, porque a pessoa que sobrevive a um acidente de trânsito jamais precisa de apenas uma especialidade médica, é de uma equipe multidisciplinar, é ortopedista, é cardiologista, é nefrologista, é cirurgião plástico, uma equipe, né? E é um tempo de permanência muito alto. Você tem um ônus para a Secretaria de Transportes porque você tem o problema das vias, no Detran, na Polícia Civil, na Polícia Militar, na [Polícia] Rodoviária, na Secretaria de Educação que está omissa desde 1997, culpo muito o estado por causa disso. O Estado não tem feito seu dever de casa. Porque a segurança pública é um direito de todos e isto está no artigo 144 da Constituição Federal, é direito de todos, entendeu?”

Um aspecto enfatizado quanto ao tema da humanização diz respeito à estrutura de atendimento aos familiares e às vítimas de acidentes de trânsito. O Departamento Médico Legal é reconhecido pelo entrevistado como um local inapropriado para o recebimento dos familiares e/ou daqueles que precisam

reconhecer a vítima do acidente de trânsito. Para ele, é necessário que um ambiente de “morte” possa ser minimamente humanizado para que possibilite um menor impacto ou redução da dor daqueles que lá precisam ir.

“Então, tem também a dor que é muito mais forte de quem perde alguém, então vem uma mãe aqui que é assim, primeiro ela tem que ir ao DML que aquilo ali cheira a morte, né? Se você for ali é horrível, eu já tentei mais que tudo humanizar aquilo ali, mas sempre encontro resistência, então aquilo ali cheira a morte. É o filho que foi e não veio, né? É o filho que foi para a balada e não veio, foi para a escola e não veio, foi para comprar pão e não veio, estava trabalhando e não chegou, então é uma ruptura terrível. E isso causa um impacto nas famílias, aí ela tem que ir ao DML que cheira a morte para reconhecer um filho ou um marido em um estado extremamente deplorável porque é uma morte, traumática, violenta e que deforma a pessoa e as vezes ficam irreconhecíveis. A pessoa fica com muitos traumas, com hematomas na cabeça e no tórax e as vezes nem tem como, as vezes você tem que lacrar esse caixão e aí tem que vir a presença de um delegado de polícia para fazer a liberação desse seu filho ou do marido, então é um processo muito doloroso para as famílias e a gente tende a absorver a angústia dessas famílias, porque elas chegavam aqui.”

O entrevistado ponderou que a sociedade ignora o que ele denominou de “mortes simbólicas”. Para ele as estatísticas ocultam outro tipo de luto. Trata-se, segundo ele, do luto pelo casamento finalizado, por outro filho que se rebela, pela

família que se desmorona, temas abordados de forma bastante emocionada, mas por vezes marcados por certo determinismo simplista. Essa estatística não é contabilizada e o Estado pouco faz para amenizar as consequências invisíveis dos acidentes de trânsito.

“Que as vezes dói mais, que eu intitulo como mortes simbólicas. Que mortes são essas? Eu hoje atendo um pai e uma mãe que vem liberar um corpo de uma filha que está aqui, daí há três meses eles retornam, daí eu pergunto "cadê seu marido?", ela chora, ela chora, mas por que? “Porque nós no separamos”. Mas por que separou? O Estado não se preocupa com isso, o Estado não dá esse apoio psicológico para essas famílias, então elas começam a se cobrar, “eu não falei que não era para você ter dado a moto”, “para não sair com essas pessoas”, como se eles coitados, fossem culpados. O filho mais novo que não estava no acidente, começa a fazer uso de álcool, cigarro, se enche da tatuagem, *piercing*, brinco, aquela família fica abandonada, destroçada. Ela perdeu um ente, um filho, tem certeza da impunidade, o motorista não está preso, estava dirigindo normalmente, vai continuar dirigindo, não vai ficar preso e quem perdeu foi eles. Aí além de perder o filho, houve a separação conjugal, houve desvirtuamento da personalidade do jovem na fase mais crítica da idade dele que precisa da formação do caráter, e ali não estão presentes com estrutura emocional os pais. Aí essas mortes não são computadas, essas mortes, não entram nas estatísticas, nem a morte real entra, nem a morte, quando eu falei assim que essas estatística tem rosto e tem história.”

O entrevistado fez também uma crítica de outra natureza, que ainda não havia sido explicitada pelos demais participantes do estudo, e que envolve aspectos do sistema de concessão de habilitação para dirigir. A crítica alcança os Centros de Formação de Condutores (as conhecidas auto-escolas) que não são fiscalizados, mas também as clínicas que realizam, muitas vezes com pouca seriedade, os exames médicos e psicológicos. O entrevistado mencionou também a falta de concursos públicos para cargos nos órgãos de trânsito (Detran e Ciretran) que são, tradicionalmente, ocupados por indicações de pessoas que muitas vezes estão despreparadas para as atividades assumidas nos órgãos públicos.

“Mas eu acho que ele peca quando ele não fiscaliza os CFCs, que são Centros de Formação de Condutores. Eles ficam indignados porque eu falo que a maioria deles são facilitadores da CNH e o Estado fecha os olhos para essa triste realidade. Não fiscaliza as clínicas de credenciamento, os CIRETRANS são ocupados por cargos comissionados, geralmente por filhos ou parentes de políticos, de prefeitos, então a prestação de serviços por parte do poder público, tal como manda a constituição federal no artigo 37, fala que a administração pública tem que ser regida pelos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Esses princípios são jogados no lixo. Porque não há uma prestação de serviço de qualidade, o concurso público quando ele é bem feito, é sério, quem entra é muito bom e vai prestar um serviço de qualidade a sociedade e quem

ganha é a sociedade. Então eu passei a me deparar aqui com essa triste realidade, o motorista, ninguém estando preso por crime de trânsito, no Estado do Espírito Santo. Estamos chegando a mil pessoas mortas por ano em acidentes de trânsito.”

c) Papel da Sociedade

O entrevistado fez questão de mencionar em seus comentários o fato de que a limitada atuação do Estado é favorecida pela despreocupação da própria sociedade que parece não ver o assunto como merecedor de cuidados. O entrevistado assinalou que os acidentes de trânsito, em sua maioria, refletem o tipo de educação que é dada pela classe média alta dentro do seio familiar, aos seus filhos. Ele acredita que a classe abastada, com a “desculpa” da “falta de tempo”, abre mão de seu papel norteador de comportamentos que evidenciem preocupação com todos os integrantes da sociedade, resultando uma perspectiva na qual não se incluem valores morais e éticos, recompensando a ausência paterna/materna com bens materiais, tais como o veículo automotor. Em tal perspectiva há o risco de considerar que poder ter o carro e usufruir da autonomia e da diferenciação que ele proporciona é quase equivalente a ter o “direito” de conduzi-lo de forma autônoma e diferenciada, ou seja, sem ficar preso a regras que invadem esse “direito” privado em nome de uma sociedade na qual muitos nem sequer têm carro. Muitos brasileiros, entre eles os que fiscalizam o trânsito, conhecem bem a expressão que traduz a mencionada perspectiva: “você sabe com quem está falando?”

“Sou parcial. O que eu vejo, que no trânsito, a camada economicamente desfavorável, ela incute mais valor ético e moral em seus filhos que as camadas A e B. Por que os ricos acham que ser bom pai, boa mãe, exercer o pátrio poder, é pagar a melhor escola para os seus filhos, de tempo integral, pagar uma boa terapeuta de 15 em 15 dias para os seus filhos, e não têm contato com seus filhos, e quando têm, duas horas por semana, não é aquele passar um tempo, passar um tempo com ensinamentos da ética, da moralidade, pelo decoro, pela dignidade, pela educação, pela humildade, mas sem se deixar seduzir pelos apelos dos filhos.”

“Antigamente o sonho dos meninos de 18 anos era ganhar um carro, hoje esse sonho mudou porque hoje o sonho é ganhar a CNH, porque o carro ele já tem.”

“Eu vejo que a classe pobre nesse aspecto, ela incute muito mais valor que a classe rica, que está renunciando ao *pátrio poder*. Ela está outorgando isso para a escola, ou para psicólogos uma função que é deles. Eles não querem. Assim é fácil ser pai, é fácil ser mãe. E aí quando chega aqui fica passando a mão nele, "tadinho, é vítima", aqui tem um comportamento que eu esculhambo. Quando vem um jovem que matou alguém no trânsito que eu chamo e vem o pai ou a mãe e diz "tadinho do meu filho, mas a vítima entrou na frente do meu filho". Todo mundo fala que a vítima entra na frente do carro dela. Então nós somos uma sociedade com um bando de suicidas, então está todo o mundo praticando suicídio. Igual quando não presta

socorro, todo mundo argumenta que não presta socorro porque tem medo de machucar a coluna. A verdade não é essa, é que ninguém quer sujar a mão, o carro e ninguém quer peregrinar pelos hospitais públicos para conseguir uma vaga para aquela pessoa. Então, "eu não prestei socorro porque o local era escuro, tinha pouca gente, ou porque tinha medo de ser linchado". Outra falácia, outra mentira. Isso tudo me instiga a continuar lutando, porque eu quero contribuir para mudar isso. Talvez seja muita pretensão minha até, mas eu quero porque eu vejo que estas famílias acabaram vendo em mim, diante da ineficiência da lei, acabaram vendo em mim, alguém que está do lado dela, alguém do Estado que está falando por ela, mesmo que eu tenha uma briga institucional."

d) Atuação Policial

Falar de Estado e de Sociedade em relação às questões de trânsito exige que a atuação policial seja considerada, e o entrevistado o fez de forma incisiva. A polícia é compreendida por ele como instituição reprodutora de preconceitos e estereótipos. Para ele, a polícia precisa refletir acerca de suas posturas, comportamentos e práticas cotidianas no combate ao crime, inclusive crime de trânsito, de forma a que pobres e moradores da periferia não sejam foco preferencial das ações policiais.

"Até mesmo a forma como a polícia aborda, isso eu questiono, existia um criminólogo chamado Cesare Lombroso, ele traçava o estereótipo, o biotipo do criminoso, ele falava olha o criminoso nato é assim: ele tem a cabeça assim, a testa larga, o tamanho da orelha, o tipo do queixo e foi muito

criticado. O Estado reproduz Lombroso. Reproduz quando não faz, por exemplo, essas buscas pessoais em bairros nobres. Você não vê a Polícia Militar chegando na Rua da Lama ou na Ilha do Boi, ou nesses bares chiques da Praia do Canto e botando aqueles jovens na parede e dar “uma geral” neles ali. Agora se você vai aos bolsões de pobreza que existem e a grande maioria são pessoas boas, lá não, coloca todo mundo e naquele momento é como se o Estado falasse: o biótipo do criminoso é esse! Será que é o poder econômico? Porque não há interesse nisso.”

“Até mesmo a forma como a polícia para carros para efeitos de vistoria, e fiscalização, se passa uma caminhonete, passa direto, se passa um Chevette 1974 vai ser parado, e vai achar várias transgressões administrativas. Então, que perfil é esse dado pelo estado? Quando o Código de Processo fala que a autoridade tem que abordar quando houver fundada suspeita, o que é fundada suspeita? É a cor da pele? É a vestimenta que você usa? Eu não posso usar gravata que todo mundo me chama de doutor, né? Então a forma como aborda é essa. Eu estava em um plantão na Serra e eu fiquei indignado, porque a Polícia Rodoviária abordou um cara, estava na cara que ele era alcoólatra, pobre, com um dente só, com cara de que tinha tomado todas. A forma como a polícia disse, “sopra isso ou eu te dou uma desobediência”, até isso, até a forma como ela aborda esse tipo de gente é diferente.”

Foi criticado o procedimento adotado no Programa *Madrugada Viva*. Para o entrevistado deveria haver formas de evitar questionamentos ou procedimentos que pudessem sugerir erros no processo da abordagem. Para ele, é importante o cuidado com a equipe que aborda, de forma a evitar que a hierarquia presente nas instâncias policiais seja vantajosa para algumas pessoas em detrimento de outras, o que também foi apontado por um policial do grupo 2b. Aliás, vale ressaltar que a questão da estereotipia na decisão de abordar determinados condutores por ocasião da blitz, foi tratada por muitos policiais entrevistados, que admitem haver características, que nem sempre são indicadores seguros de maior probabilidade de ter havido ingestão de bebida alcoólica, que são utilizadas para parar algum motorista, como se pode verificar nos dados do Grupo 2b.

“O que eu critico? É que eu sempre batalhei para que fosse feito igual ao RJ, que essa fiscalização não seja feita por uma instituição, e isso eu falo com total isenção, obedecendo ao princípio da imparcialidade, porque eu acho que a sociedade não pode ter suspeita de quebra do princípio da impessoalidade. Vou te dar um exemplo, se for feita uma blitz, pode ser dez ao mesmo tempo, se for feita só por PM, eu não vou ter a plena convicção, que eu, soldado, se passar um capitão, um major ou um coronel, se eles vão parar e vão fazer essa blitz. A mesma coisa com a polícia civil, eu passando como delegado. Você acha que eles vão me parar? Eles não vão me parar. No Rio de Janeiro, o governo teve essa sacada e eu falei isso aqui. Quem faz lá, lá não é um projeto da secretaria, é projeto de governo. Esse programa de lei seca no Rio está no Palácio da Guanabara com o

governador que montou uma equipe de elite, lá que eles recebem um jeton alto, que todo mundo quer trabalhar lá, mas tem que ser extremamente qualificado. Porque lá não ocorre a propina, porque a equipe é multidisciplinar, tem PM, tem Guarda Municipal, tem funcionários do Detran, tem funcionários do governo, entendeu o que eu estou falando? Então, o PM pára você com o carro, o que vai pegar o documento aqui, não é o que parou, vai ser outro, da Guarda, o que vai olhar a placa e os documentos, vai ser outro funcionário e o que vai fazer o bafômetro lá é outra pessoa, então todos se fiscalizam. Não tem como furar. Se você falar: "olha esse é meu amigo", no outro dia você está fora do projeto. Isso que eu queria que fosse feito aqui. Ia parar delegado, juiz, promotor, coronel e o diabo."

Isto posto, o entrevistado sugere uma forma interdisciplinar, ou inter-setorial, de proceder à operação, ainda que essa interdisciplinaridade permaneça circunscrita às instâncias policiais.

"E você tem que implementar a fiscalização e pelo menos aqui no ES eu espero que melhore. Critico quando ela não é interdisciplinar, acho que isso seria até para a transparência do poder público junto à sociedade. Você fica mais confiante sabendo que essa blitz está sendo feita por uma equipe multidisciplinar tal como no Rio de Janeiro? Lá é incrível, tem um balão enorme escrito "Lei Seca" e "O Estado presente" e ali todos, até o motorista fazem bafômetro antes de iniciar a operação. Tudo certinho, acompanhei todos. Fiquei no Palácio Guanabara vendo o aspecto teórico, os números e

disse que “não, não quero ver só isso” e fiquei de sexta para sábado e de sábado para domingo rodando em todos os pontos, sete por noite. As mulheres, senhoras e senhores engravatados, todo mundo, não tem meio termo. Ou você me prova que não bebeu e faz o bafômetro ou você está com o carro retido, CNH, multa de mil reais, aqui não faz nada disso. No aspecto administrativo, ok, mas no aspecto criminal ainda não tem. Cadê o aspecto criminal?”

Cabe registrar que a partir do mês de maio de 2012 já era possível ver o “balão enorme” com os escritos “Lei Seca” e “Estado Presente” nas abordagens policiais do Programa *Madrugada Viva*, no Espírito Santo.

e) Contexto do Espírito Santo

O entrevistado revelou percepção positiva das medidas implementadas pelo governo atual (Renato Casagrande, PSB). Ele integrou uma comissão interdisciplinar do governo constituída para pensar estratégias de contenção dos acidentes de trânsito, e que, de início, buscou conhecer outras realidades brasileiras (Rio de Janeiro e Brasília). Uma sugestão inicial diz respeito à necessidade do governo estabelecer e cumprir metas, devendo estar entre tais metas o aumento da quantidade de operações de fiscalização, multiplicando os locais em que elas ocorrem.

“Fui convocado para fazer parte de uma comissão do governo para propor políticas de redução e segurança pública para o trânsito. Eu achei isso de uma sensibilidade incrível do governador porque ele trouxe para um mesmo

grupo representantes da Secretaria de Educação, da Secretaria de Saúde, do Dinit, da PRF, da Polícia Civil, da Polícia Militar, do Detran, da Secretaria de Transportes, porque o problema é interdisciplinar, e ele pôs metas, ele quis metas. Metas a pequeno, médio e longo prazo, e ele já implantou. Determinou que esta comissão fosse a RJ e DF para fazer uma pesquisa do que lá funciona. Por que? Porque tem fiscalização. Aqui no ES você sai com certeza de que não será parado na blitz; no Rio de Janeiro você sai com certeza de que será parado. E o que mudou? É que ele trouxe mais 72 policiais no Batalhão de Trânsito, as blitz estão sendo mais frequentes, então eu tenho que falar. Então eu estou hoje feliz, porque eu vi que do final do ano para cá aumentou o número de blitz e policiais no batalhão de trânsito e cartilhas para os professores, que estão sendo qualificados para introduzir isso na grade curricular.”

Outro aspecto positivo levantado pelo entrevistado diz respeito à implantação da educação de trânsito nas escolas públicas do estado do Espírito Santo, tal como preconizado nos artigos 74 a 76 do Capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro³⁰, cujo projeto começou a ser desenvolvido pelo Departamento

Estadual de Trânsito do Espírito Santo, em parceria com a Secretaria Estadual de Educação.

“O dever do Estado está no artigo 76 do código de trânsito, que fala que a educação de trânsito será promovida pelas escolas de ensino fundamental, médio e superior. Nesse governo, graças a Deus, no final do ano passado é que já estão sendo qualificados os professores, estão repassando verba, estão fazendo cartilhas e estão inserindo nas grades curriculares das escolas de ensino fundamental e médio a questão da cidadania no trânsito,

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º. É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º. As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito. Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes. Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

para tentar formar uma educação para o trânsito com um caráter mais ético que passa pela moral.”

O entrevistado chama atenção para o acompanhamento dos projetos que visam à implementação da educação para o trânsito nas escolas, pois considera que ainda é incipiente a forma como se pensa educação para o trânsito no Brasil, principalmente nas escolas públicas de ensino fundamental e médio.

“Quem está dando esses cursos? Quem está acompanhando os programas e disciplinas? Porque não vai ser disciplina eletiva, vai ser ensinado na transversalidade. Agora eu fico com pé atrás na transversalidade. Eu quero ver no programa da disciplina de matemática onde ele vai ensinar trânsito e qual é a qualificação que ele tem para ensinar isso, senão não adianta, é o estado dando dinheiro que vai para o ralo. Vai ter fiscalização disso? Esses professores estão sendo qualificados? Porque nem todo mundo está apto para falar de trânsito! E você tem professores que estão dirigindo bêbados. Então, eu tenho ressalvas quanto à questão da transversalidade, eu tenho porque é muito cuidado com isso. Eu quero o programa da disciplina, quero os objetivos gerais e os específicos, quero a metodologia, quero saber qual a carga horária que você vai trabalhar com os alunos. Será que isso vai ter? Eu tenho minhas dúvidas.”

Os questionamentos levantados pelo entrevistado recolocam em foco o assunto já abordado por ocasião da discussão dos dados fornecidos pelos participantes do Grupo 2b, de estabelecer conteúdos escolares. O Código de

Trânsito Brasileiro fixou que as escolas devem prover educação para o trânsito, mas não detalha como fazê-lo, nem indica o órgão responsável pelo acompanhamento e pela verificação de eficiência do procedimento de implementação curricular adotado. Fica evidente, pelo que informou o entrevistado, que as propostas estão sendo formuladas sem participação efetiva de quem irá desenvolver as ações. A presença de temas no âmbito da educação para o trânsito integrando todas as disciplinas é perfeitamente viável (inclusive no âmbito da matemática, possibilidade apontada como de difícil execução pelo entrevistado), mas é preciso haver treinamento para tanto. É preocupante, em acréscimo, a menção ao fato de que já estarem sendo feitas cartilhas, sem que tenham sido divulgados critérios para composição da equipe responsável por tal empreendimento. Em outros momentos da história brasileira já foram produzidas cartilhas de educação para o trânsito, impressas aos milhões, com alto custo, sem resultados a comemorar.

O entrevistado também fez considerações sobre o Programa *Juntos pela Vida* destacando a necessidade de que as ações que ele envolve sejam permanentes, pois o comportamento de beber e dirigir tende a reaparecer caso ocorra diminuição ou afrouxamento das ações de contenção e coerção.

“Acho que este é um programa que não tem que ter começo, meio e fim. É um programa permanente. A partir do momento que o Estado afrouxar nisso, volta tudo de novo. Então esse programa só vai ter sustentação se o Estado ficar presente. Até esses motoristas que estão sendo educados na fase do ensino fundamental e médio atingir a fase da maior idade e da

imputabilidade, que é 18 anos, e aí sim, tem outra consciência, obviamente ele vai ter, não o receio da multa, mas medo da insegurança e valorização da própria vida. Mas enquanto isso não tiver, o CTB no artigo 76 fala isso da educação para o trânsito, e desde 1997, e ainda não foi implementada.”

Sobre mudança de comportamento dos motoristas o entrevistado entende que não ocorre. Ele argumenta que as medidas implementadas pelo poder público são meramente paliativas, e que a real mudança de comportamento só seria possível a partir da implementação da educação para o trânsito nas escolas. Sugere ainda um serviço de acompanhamento pós-trauma para três grupos distintos: a) motoristas; b) vítimas com sequelas; c) familiares.

“Não adianta Madrugada Viva, entregar panfletos e colar borboletas, é anti ecológico e não muda comportamento. Não muda. Não tem como mudar. São medidas boas? Não, paliativas, mas que só vai mudar o comportamento no processo educacional e, paralelamente, que é aquilo que eu sonho, que é a intervenção do estado com os profissionais da área de psicologia e serviço social, que é fazer isso dentro do DML, aqui na delegacia, fazer acompanhamento, em três núcleos de atendimento psicológicos, um só para motoristas, um só para vítimas com seqüelas, outro com famílias, para trabalhar essas perdas em diferentes enfoques, e assim sim, o estado se humanizar mais nesse processo.”

f) Atuação dos Meios de Comunicação.

Da mesma forma que já havia sido constatada com os participantes dos outros grupos, o entrevistado que aqui está sendo considerado deixa evidente que a relação com os meios de comunicação é difícil, marcada por ambiguidades decorrentes da indefinição característica da imprensa entre o objetivo de fornecer informações que possam ter papel educativo e o objetivo de explorar, com sensacionalismo, falhas de algum agente público, e formular denúncias que estimulem o interesse dos leitores e tenham repercussão no faturamento.

Além disso, o entrevistado aborda um aspecto diretamente vinculado à posição que ocupa. É procurado pela imprensa muitas vezes e não pode se furtar a responder questões, comentar acontecimentos e também criticar ações de órgãos públicos relacionadas às questões do trânsito. Críticas formuladas por alguém que faz parte das instituições envolvidas são tratadas de forma imprópria, ignorando o aspecto construtivo, por quem está na cúpula, que reclama porque o entrevistado está criando constrangimentos ou sugere que o responsável pelas críticas está querendo ganhar notoriedade. Alguns exemplos do que foi dito pelo entrevistado a esse respeito são apresentados a seguir.

“Todas as vezes que eu vou para imprensa e falo nisso, tem um desconforto, tá falhando a saúde, o processo de fiscalização, eu não posso falar pelo governo? Outro dia me questionaram isso, um superior me disse: “você está falando contra o governo”. Eu não posso falar isso? Isso está na constituição federal, a administração pública é regida por princípios de

publicidade dos seus atos, então a sociedade tem direito de saber o que está acontecendo. Se o governo não está satisfeito, ele que tome a posição de efetivamente implementar as garantias constitucionais e as garantias estabelecidas no CTB, “porque enquanto o Sr não fizer eu vou continuar falando que não está cumprido o que o código determina”.”

“Essa dor ela fez com que me desse força para que eu me expusesse e aí essa exposição eu fico triste com as críticas, sabe como? Porque as pessoas criticam, tá? Muita gente critica, institucionalmente e fora, "Ah ele está querendo aparecer". Vem cá eu vou querer aparecer para quê? Não sou candidato a nada, e essa exposição pela minha função como delegado só me ocasiona risco. Então eu vou querer aparecer, por quê? Pára e pensa nisso. As pessoas são muito ruins quando elas pensam nesse sentido. Eu luto muito pela humanização, todo ano mando celebrar uma missa no convento em memória das vítimas dos acidentes de trânsito.”

7.3 - Grupo 03: Os jovens motoristas

Foram entrevistados 60 (sessenta) jovens com idades entre 18 (dezoito) a 30 (trinta) anos, portadores de carteira nacional de habilitação, com atividades de lazer que incluem o hábito de consumir bebida alcoólica em bares e boates da Grande Vitória.

Foram entrevistados 34 (trinta e quatro) mulheres e 26 (vinte e seis) homens. Tais pessoas foram indicadas pelo procedimento de bola de neve, que consiste em solicitar a cada participante, ao final da entrevista, a indicação de outros jovens com o mesmo perfil supracitado, até que fossem totalizadas as 60 (sessenta) entrevistas.

Em relação à escolaridade, 21 (vinte e um) entrevistados concluíram curso superior - 15 (quinze) graduados; 5 (cinco) com especialização; e 1 (um) está cursando doutorado). Todos os demais 39 (trinta e nove) são estudantes universitários em nível de graduação.

Todos os participantes residem na Grande Vitória³¹ - ES. A média de idade dos participantes foi de 23,3 (vinte e três vírgula três) anos ($dp = 2,49$), com variação entre 19 (dezenove) e 30 (trinta) anos. Na faixa etária de 22 (vinte e dois) a 24 (vinte e quatro) anos concentraram-se 53% (cinquenta e três por cento) dos participantes.

Cabe esclarecer que os 60 (sessenta) participantes afirmaram consumir algum tipo de bebida alcoólica em suas atividades de lazer noturnas (ou mesmo

³¹ A Grande Vitória é compreendida pela capital (Vitória) e pelos bairros adjacentes, tais como Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, todos a menos de 50 km da capital.

diurnas) e possuir carteira de habilitação, o que não significa que todos costumam dirigir após ingestão de bebida alcoólica.

Somente 18 (dezoito) participantes relataram possuir veículo próprio para uso diário. Os demais participantes utilizam automóveis dos pais ou conduzem os de amigos.

Quanto ao local de moradia, 41% (quarenta e um por cento) dos participantes relataram residir nos três principais bairros com atividades noturnas na região da Grande Vitória: Jardim da Penha, Praia do Canto e Jardim Camburi. Apenas 33,3% (trinta e três vírgula três) dos participantes relataram não residir na cidade de Vitória, capital do estado do Espírito Santo.

Sobre os hábitos de saídas noturnas, todos os participantes confirmaram que elas envolvem lugares em que há possibilidade de consumo de bebida alcoólica, e que isso se dá pelo menos uma vez por semana. De forma mais detalhada, trinta e quatro deles relataram sair duas ou três vezes na semana, enquanto três participantes afirmaram realizar saídas noturnas quatro ou mais vezes durante a semana.

Os bairros mais citados para saídas noturnas foram Jardim da Penha (cinquenta e uma pessoas) e Praia do Canto (quarenta e oito pessoas). Quanto aos locais freqüentados, quarenta e três participantes citaram bares como o principal destino de suas saídas. Boates foram lembradas por onze participantes. Dez participantes citaram restaurantes como os locais que mais costumam frequentar.

O padrão de consumo de bebida alcoólica se mostrou bastante homogêneo entre os jovens. Quarenta e nove participantes citaram a cerveja como a bebida

mais consumida, sendo que treze participantes frisaram consumir somente esta bebida. Dezesete jovens citaram a vodca como uma das bebidas que consomem em suas saídas, seguida de caipirinha, vinho e uísque, lembrados por sete, seis e quatro participantes, respectivamente. Desta forma, a maioria dos participantes informou consumo de mais de um tipo de bebida em suas saídas. Apenas dois participantes explicitaram consumir “um pouco de tudo” e “qualquer tipo de bebida”.

Em relação aos hábitos de direção automotiva, somente um participante relatou possuir carteira de habilitação há menos de um ano. Vinte e nove participantes especificaram possuir habilitação pelo período de tempo entre 1 e 3 anos, e vinte e oito por período entre 4 e 9 anos. Apenas dois participantes são habilitados há 10 anos ou mais.

Outro aspecto do perfil dos participantes diz respeito às condições de aprendizagem da condução. Quarenta e um respondentes citaram ter aprendido a dirigir em Centro de Formação de Condutores, antes denominado auto-escola. Contudo, problemas com relação ao aprendizado da direção nestes centros foram citados, como se pode verificar abaixo.

“Aprendi na auto escola, aprendi a passar na prova. Aprender a dirigir mesmo eu aprendi depois.” (Participante 6, 21 anos, sexo masculino, nunca parado em blitz, habilitado há 3 anos).

“Auto escola. Achei difícil, não passei de primeira na prova de carro, porque eu só dirigia o mesmo percurso, então eu não sabia outros lugares. Depois de carteira pronta é que eu aprendi, porque era lugar completamente

diferente em que eu tinha que dirigir.” (Participante 42, 22 anos, sexo feminino, 1 parada em blitz, habilitada há 3 anos).

Onze participantes explicitaram ter aprendido a dirigir com seus pais, primos, tios ou irmãos. Um dos participantes relatou ter aprendido a dirigir sozinho (*sic*), em uma cidade do interior. Seguem-se dois exemplos de respostas.

“Aprendi na roça, com meus pais. Todo final de ano a gente ia pra roça e eu aprendi lá mesmo. **[quantos anos você tinha na época?]** Uns 14 anos.” (Participante 47, 24 anos, sexo masculino, 5 paradas em blitz, habilitado há 6 anos).

“Eu aprendi a dirigir na roça. Eu tinha 16 anos e primeiro eu aprendi moto com meu primo e depois eu aprendi trator e depois caminhão e depois carro convencional, sem carteira.” (Participante 23, 22 anos, sexo masculino, nunca parado em blitz, habilitado há 3 anos).

Quarenta e dois participantes relataram que se consideram bons motoristas em comparação com os demais motoristas com quem convivem. A atenção no momento da direção foi lembrada por dezessete participantes como o principal motivo de se considerarem bons motoristas, seguido de “o respeito às regras de trânsito”, lembrada por dezesseis participantes, e a “cautela/prudência” no momento da direção, citada por quinze participantes.

Comportamentos ativos, como “usar o cinto”, “dar seta” e “olhar no retrovisor”, foram citados por doze participantes para explicar o motivo de

aprovarem seu modo de dirigir. É interessante observar que esses comportamentos são previstos como obrigatórios para o ato de dirigir, não garantindo “boa” condução, ou condução segura, ainda que sejam precauções que podem evitar acidentes de trânsito. Para justificar suas respostas de que se consideram bons motoristas, nove participantes destacaram a característica de jamais ter dirigido depois de beber e seis participantes frisaram que nunca se envolveram em acidentes. As falas transcritas a seguir exemplificam essa justificativa.

“Bom motorista. Por exemplo, eu não dirijo depois de beber, eu não faço barbearagem.” (Participante 36, 22 anos, sexo masculino, 2 paradas em blitz, habilitado há 1 ano e 6 meses).

“Boa. Eu fico muito puta quando as pessoas não dão seta, por exemplo, todas as pessoas passam pelo centro de formação e sabem que se não der seta você reprova, então as pessoas passam pela autoescola e não seguem depois, não entendo. Aí eu me considero uma boa motorista porque eu sigo todas as leis de trânsito, e nem cometo infrações, assim, porque eu acho que isso é o que mais pega.” (Participante 12, 24 anos, sexo feminino, 1 parada em blitz, habilitada há 2 anos).

Cinco participantes se consideram “ótimos” ou “excelentes” como motoristas. Todos citaram os comportamentos de prudência e atenção, demonstrando perceber que estar atento e prudente no trânsito acarreta comportamentos seguros tanto para os próprios motoristas quanto para outros

motoristas, ciclistas ou pedestres. Pode ser visto abaixo um exemplo de auto-avaliação com esse teor.

“Excelente. Porque eu não misturo álcool com direção, eu não corro, eu presto muita atenção, eu respeito todas as sinalizações. Apesar de já ter sido parada, nunca deu nada, porque eu sempre estive com os documentos todos certos.” (Participante 20, 21 anos, sexo feminino, 1 parada em blitz, habilitada há 1 ano).

Sete participantes consideram que suas habilidades para a direção não são tão adequadas, qualificando-se como motoristas medianos. Desse grupo, três relataram que apresentam reações de nervosismo, sendo que uma explicou que este fato se dá pela pouca prática de direção, que precisa ser aperfeiçoada. Todos, contudo, explicitaram que se esforçam, seguindo regras, tendo comportamentos ativos de segurança (não há especificamente um relato do que seja este comportamento ativo) e prudência. Somente quatro participantes caracterizaram a si mesmos como maus motoristas, sendo unânime entre eles a atribuição desta característica à “pouca prática” e ao “nervosismo” no momento de dirigir.

As informações apresentadas até esse ponto do texto sobre aprendizagem do comportamento de dirigir e sobre auto-avaliação dos participantes quanto ao seu desempenho como motoristas, portanto, revelam que não há qualquer traço distintivo que os coloque na condição de condutores com características especiais, diferenciadas do restante da população habilitada a dirigir na categoria

B, ou seja, sem habilitação profissional. É possível dizer, sendo assim, que se trata de um grupo de participantes representativo do conjunto maior de jovens com habilitação, com acesso a veículos (próprios ou de parentes), e cuja atividade de lazer envolve consumo de bebida alcoólica

Como parte da entrevista foram citadas para os participantes 15 situações prováveis no contexto de lazer (algumas delas associadas entre si, no sentido de serem complementares) e foi solicitado a eles que respondessem, para cada uma delas, como avaliavam a chance de haver combinação entre bebida alcoólica e direção automotiva. Os resultados, para cada situação, estão descritos a seguir.

a) “Quando não há possibilidade de pedir para alguém dirigir”

Frente à situação descrita, pouco mais de um terço dos participantes (21) entendem que seria menor a chance de combinar consumo de bebida alcoólica e direção. A maioria (38, mais de 60%) respondeu que tal situação de não ter a quem passar a direção do veículo não reduziria a chance de quem vai dirigir consumir bebida alcoólica. Os percentuais de homens e de mulheres que responderam dessa forma é quase idêntico. A opinião desse grupo majoritário de participantes pode ser vista como espelho do fato de que muitas pessoas ingerem bebida alcoólica sabendo que posteriormente dirigirão, independentemente da certeza de que não haverá a quem recorrer para a tarefa de conduzir o veículo.

b) “Quando se vai assistir jogos de futebol”

Na situação “em que a pessoa vai assistir a jogos de futebol”, cada vez mais comum como evento que movimenta bares com telões no Espírito Santo, a maioria dos participantes (47 pessoas, ou seja, mais de 78% dos entrevistados) considera que a probabilidade de haver combinação entre bebida e direção é maior. Na situação proposta, o percentual de homens que admitem a maior chance de associação entre beber e dirigir é um pouco superior ao de mulheres: 88% e 70%, respectivamente.

- c) *“Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento, ida e volta) é pequena”;*
- d) *“Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento, ida e volta) é grande”*

Para os participantes, a distância que o carro percorrerá é fator que influencia a probabilidade de se combinar bebida alcoólica e direção. A quase totalidade deles (58) admite que quanto menor a distância, maior é a probabilidade de ocorrência da combinação bebida-direção. Dois participantes assinalaram que a ingestão de bebida dependeria da associação entre quão grande seria a distância e do volume de bebida que a pessoa estimasse que iria consumir. Em situações que poderiam ser chamadas de extremas, como os momentos que antecedem viagens nas quais haverá necessidade de dirigir por muito tempo ou em ocasiões nas quais o indivíduo está predisposto a consumir muita bebida alcoólica por alguma razão, haveria a menor probabilidade de beber e dirigir em seguida, segundo esses entrevistados.

- e) *“Quando o trajeto a ser percorrido é bem conhecido”;*
- f) *“Quando o trajeto a ser percorrido é desconhecido”*

Segundo a concepção dos entrevistados, o conhecimento do trajeto a ser percorrido é fator que influencia a probabilidade de que o condutor faça a opção de consumir bebida alcoólica mesmo ciente de que dirigirá a seguir. Para a grande maioria dos participantes (55, mais de 90% deles), caso o caminho a ser percorrido seja bem conhecido, a probabilidade de beber e dirigir se eleva. Inversamente, se o caminho é menos conhecido, esta possibilidade diminui, segundo cinquenta e seis participantes.

- g) “Quando se trata de percurso em que já houve blitz”;*
- h) “Quando se trata de percurso em que nunca houve blitz”*

De forma similar ao que se constatou no caso do caminho a ser percorrido ser conhecido, também no caso de nunca ter ocorrido blitz no trajeto a ser feito a chance de ocorrer a associação entre beber e dirigir é maior, o que foi reconhecido por expressiva maioria (53, quase 90%) dos participantes. Na situação oposta, quando se trata de caminho em que já houve blitz, é também muito expressiva a maioria de participantes (52, mais de 85% deles) que afirmaram considerar menor a chance do indivíduo beber no caso de ter que dirigir mais tarde.

- i) “Acompanhado de companheiro(a) que bebe;*
- j) Acompanhado de companheiro(a) que não bebe”*

Foi idêntica a quantidade de participantes que admitiram que estar acompanhado de companheiro(a) que bebe diminui a chance de beber e dirigir e dos que responderam que a presença de companheiro com tal característica aumenta a chance de que haja ingestão de bebida antecedendo o comportamento

de dirigir. Cada uma dessas respostas foi fornecida 25 vezes, restando 10 participantes que disseram que não sabem, ou que não faz diferença, ou ainda que depende de outros aspectos. Quando são comparados homens e mulheres, verifica-se que as respostas diferem. Enquanto 56% das mulheres (19 delas) dizem que é menor a chance de beber quando estão com companheiros que bebem, apenas 23% dos homens (6 deles) respondem da mesma forma. Tal padrão de resposta sugere a possibilidade de que esteja se consolidando a prática de mulheres acompanhadas deixarem de beber para levar o veículo no retorno do casal após os eventos.

- k) “Acompanhado(a) de amigo(a) que bebe”;*
- l) “Acompanhado(a) de amigo(a) que não bebe”;*
- m) “Saindo de festas ou churrascos com amigos que bebem”;*
- n) “Saindo de festas ou churrascos com amigos que não bebem”*

As situações que mencionam amigos(as) é diferente da que envolvia companheiro(a) pelo fato de não estar implicado o compromisso de casal, no qual é maior a possibilidade de ter sido estabelecido algum acordo. As situações com amigos, seja a que menciona apenas a companhia, seja a que menciona duas ocasiões bastante associadas com ingestão de bebida alcoólica para muitos brasileiros – festa e churrasco – proporcionaram respostas que indicam que a companhia de amigos que bebem é fator importante que eleva a chance de haver ingestão de bebida precedendo direção automotiva.

As situações “k” e “m” foram reconhecidas como situações em que cresce a chance da associação beber – dirigir por dois terços dos participantes (respectivamente, 39 pessoas = 65% e 40 pessoas = 67%). Tal resultado foi

bastante influenciado pelas respostas masculinas, cujo percentual superou o das respostas femininas em cerca de quinze pontos (na situação “k”, 73% dos homens e 59% das mulheres; na situação “m”, 77% dos homens e 59% das mulheres).

Nas situações “l” e “n”, que mencionam amigos que não bebem, mais da metade dos participantes (53% para a situação “l” e 58% para a situação “n”, sem diferenças expressivas entre homens e mulheres) reconhecem que a chance de haver ingestão de bebida alcoólica seguida de condução de veículo é menor. De qualquer forma, quando estão em jogo situações de natureza festiva, mesmo que a companhia seja de amigos que não bebem, quase metade dos participantes admitem ser alta a chance de ocorrer comportamento de dirigir sob efeito de bebida alcoólica. A natureza da situação, por si só, tem alto potencial de gerar tal comportamento, o que fica ainda mais acentuado quando a companhia é de amigos consumidores de bebida alcoólica.

Corroborando, de certa forma, os resultados obtidos com as questões que apresentaram diferentes situações, constatou-se que quando perguntados sobre a possibilidade de combinar bebida e direção estando em um dos bares ou restaurantes indicados pelos próprios participantes como seus favoritos, quase todos responderam que a probabilidade de combinação entre bebida e direção aumentaria substancialmente. A justificativa que fornecem destaca o fato do local ser preferido justamente pela presença associada de bebida alcoólica e de amigos.

Além de conhecer a avaliação dos participantes sobre as situações mencionadas nos parágrafos anteriores, interessava conhecer também como eles falam de sua própria experiência de lidar com situações em que, havendo consumo de bebida alcoólica, foi preciso tomar decisão sobre dirigir ou valer-se de alguma alternativa para deslocar-se. Assim, os participantes foram convidados a responder a respeito de terem vivido algum episódio em que consumiram bebida alcoólica e depois dirigido, além de terem sido solicitados a relatar, em caso positivo, em que circunstâncias isso se deu.

O resultado foi marcante, considerando o risco envolvido na prática que está sendo focalizada e revela que a preocupação com o assunto é totalmente justificável. Mais de metade dos entrevistados (32 pessoas, 53,3%) admitiram que já viveram situação na qual dirigiram sob efeito de bebida alcoólica. O percentual de homens que assim responderam (53,8%) é quase idêntico ao de mulheres que forneceram a mesma resposta (52,9%).

Chamou a atenção, inicialmente, que o fato de muitos mencionarem como situações em que o fato ocorreu, exatamente as situações que foram apresentadas aos entrevistados para que eles avaliassem se estariam relacionadas a aumento ou redução da chance de ocorrer condução de veículo por parte de quem ingeriu bebida alcoólica. Seguem-se vários exemplos de falas em que isso fica evidente.

Muitas respostas fizeram referência à situação de não haver possibilidade de pedir a alguém para dirigir. Seguem-se algumas ilustrações de falas com esse teor.

“Era a única opção que tinha. Era melhor eu pegar o carro do que ele, né? Assim, a gente tinha duas opções ou ele ou eu, então a opção melhor era eu pegar o carro, então eu não vi risco para mim. Ele estava pior do que eu.” (Participante 2, homem)

“Porque estava eu e o meu namorado e ele tinha bebido mais que eu. Eu estava em melhores condições para levar o carro.” (Participante 7, mulher)

“Na formatura estavam os meus pais, mas eles tinham bebido mais que eu.” (Participante 7, mulher)

“Por causa daquele fator, eu sei que é errado, mas é muito perto de casa, bebi pouco e não tinha quem levasse o carro.” (Participante 9, mulher)

“Na verdade, eu só dirigi nesse dia porque eu estava com a minha prima e ela que ia voltar dirigindo, mas aí ela foi embora de carona e eu tive que ir dirigindo. Eu queria voltar pra casa e não tinha quem dirigisse pra mim.” (Participante 10, mulher)

“Meu irmão estava de carona em outro carro, ele ia para outro lugar e era ele quem ia levar o carro, ou eu dirigia ou ficávamos lá eu e o carro. E eu tinha bebido, pouco, mas pouco pra mim é sempre muito, o efeito do álcool é mais acentuado. Era festa, todos os amigos bebendo, meu irmão bebendo, festa legal. Não tinha outra opção.” (Participante 27, mulher)

Para justificar ter bebido e dirigido, a utilização, por parte dos entrevistados, de argumentos que ressaltam o fato de que a distância era pequena, o trajeto era conhecido, ou a chance de fiscalização no horário ou no local era mínima, foi frequente. Seguem-se diversos exemplos.

“Por causa daquela questão de que é um caminho conhecido, perto da minha casa e conhecido, aí acaba indo.” (Participante 3, mulher)

“Era de manhã já e eu fui dirigindo, tranqüila. Tinha bebido mais ou menos. Estavam duas amigas e um amigo. Mas eu não lembro de ter tido nada fora do comum não. [**O que é o comum?**] Comum é não ter batida, não ter blitz, não ter nada que atrapalhe o percurso. Não é longo, eu já conhecia. Já tinha feito outras vezes”. (Participante 4, mulher)

“Porque eu morava perto do bar. O carro não ficou na rua e eu não tive que usar os taxis de merda de Vitória”. (Participante 6, homem)

“Foi uma formatura que estava ocorrendo perto da minha casa, eu moro em um quarteirão e a festa é no outro quarteirão. Era esse percurso pequeno e entrar no condomínio. Era uma reta, perto”. (Participante 7, mulher)

“Quando chegou aqui em Vitória a gente parou na Lama e aí eu bebi. Porque daí eu moro em Jardim da Penha e aí você já viu. Mas eu bebi pouco, bebi um drink com vodka só. [**por que você dirigiu?**] Por causa daquele fator, eu sei que é errado, mas é muito perto de casa, bebi pouco e

não tinha quem levasse o carro. A facilidade de voltar pra casa”.
(Participante 9, mulher)

“Já fiz isso uma vez, tem um ano mais ou menos. Era uma reunião entre amigos, eu já sabia o caminho, bebi pouco, não tinha blitz e eu achei que não influenciava a minha percepção”. (Participante 10, mulher)

“Foi esse final de semana numa festinha de uma amiga, perto de casa. Estava na festa, pessoas conhecidas, conhecia o trajeto, era pequeno, senti vontade de beber”. (Participante 22, homem)

“Saindo de um baile em Aracruz, percurso pequeno. Meu irmão estava de carona em outro carro, ele ia para outro lugar e era ele quem ia levar o carro, ou eu dirigia ou ficávamos lá eu e o carro. E eu tinha bebido, pouco, mas pouco pra mim é sempre muito, o efeito do álcool é mais acentuado. Era festa, todos os amigos bebendo, meu irmão bebendo, festa legal. Não tinha outra opção. O horário, 4h30 da manhã, e o percurso era muito curto”.
(Participante 27, mulher)

“Eu bebo e dirijo quando vou aqui na rua da Lama, que é perto de casa”.
(Participante 29, mulher)

“Quando a gente vai para algum lugar mais longe, vamos de taxi ou alguém vai e alguém busca. Quando é no mesmo bairro, eu bebo pouco, normalmente, e dirijo, mas bebo pouco”. (Participante 30, homem)

“Foi para divertimento mesmo, porque eu estava com o pessoal. Tive que voltar dirigindo porque o carro era meu e tinha que levar o carro, né? Eu sabia muito bem o caminho que eu ia fazer e eu fui devagar”. (Participante 31, homem)

“Já, várias situações de ir pra barzinho, mais perto assim, situações mais tranquilas. **[como assim?]** Mais perto de casa, menos movimento da rua, bebido menos. Mais tranquilo nesse sentido”. (Participante 31, homem)

“Já aconteceu de eu estar na Ufes, no rock de sexta-feira e beber alguma coisa e depois ir pra casa de carro. No máximo isso, de estar em Jardim da Penha, na Ufes, e ir pra casa, às vezes na Praia do Canto”. *[É curto o trajeto]* (Participante 38, homem)

“Já aconteceu, há muito tempo, de eu ir no supermercado, que é muito perto de casa, quase do lado. Eu estava bem pra dirigir. Estava num churrasco”. (Participante 40, mulher)

“Aniversário de um primo meu há um mês. Estava saindo do aniversário dele e minha tia-avó insistiu pra eu tomar uma taça de champagne pra

comemorar, aí eu tomei e foi só isso. Era pertinho”. (Participante 49, homem)

“Sexta-feira, eu estava saindo do curso, à noite, e fui para um aniversário. Lá eu bebi dois drinks e fui dirigindo pra casa. Era pertinho”. (Participante 50, mulher)

“Ontem mesmo, na rua da Lama, eu tomei duas Heineken no Abertura, mas até na minha casa é tão perto que não tem nada a ver. Dez horas da noite eu já estava em casa, estava morto do trabalho, só tomei umas para relaxar mesmo e conseguir dormir. Hoje eu tenho uma formatura no Le Buffet. Você acha mesmo que eu não vou beber? É dentro do meu bairro”. (Participante 56, homem)

“Foi lá no bar da Martinha, que é do lado de casa, é só atravessar a rua e é logo na frente. Aí eu bebi e dirigi. Bebi pouco, era perto de casa, era de madrugada e não tinha ninguém na rua e era um lugar que não tinha blitz”. (Participante 58, homem)

Ao responderem sobre a razão de terem resolvido beber, mesmo sabedores de que dirigiriam mais tarde, foram frequentes, como se viu acima, justificativas relacionadas ao fato de não terem a quem pedir para conduzir e o veículo, assim como justificativas relacionadas às características do trajeto a ser cumprido. Chamou a atenção, além disso, a banalidade do que poderia ser

considerado como naturalização da ideia de que estar com amigos em situação de interação ou comemoração “justifica” a decisão de beber, como forma de agir quase óbvia, independentemente de quaisquer circunstâncias. Alguns trechos do que os entrevistados disseram como explicação para terem bebido, mesmo estando com o carro sob sua responsabilidade, estão transcritos abaixo e são muito reveladores.

“A cerveja estava boa”. (Participante 3, mulher)

“Porque eu tinha ido de carro, resolvi ir de carro porque eu não ia beber, mas lá eu acabei bebendo. Mas não era só eu que tinha saído dirigindo depois de ter bebido, tinha outras pessoas fazendo a mesma coisa”.
(Participante 4, mulher)

“Em um casamento. Eu bebi e levei o carro pra casa. Fui de carro por causa da questão do salto alto, não ir andando. A presença de bebida alcoólica e o contexto em que várias pessoas estavam bebendo e música”.
(Participante 7, mulher)

“Porque tem até essa questão de que você acaba bebendo porque assim, “ah, vou me divertir”, e acaba bebendo”. (Participante 8, mulher)

“Porque eu estava com vontade. Estava com amigos no bar, aniversário de uma amiga minha”. (Participante 9, mulher)

“A gente já tinha comprado tudo e era tipo um encontro. Bebi porque era socialmente”. (Participante 10, mulher)

“Eu estava com os meus amigos e me deu vontade, mesmo sabendo que eu ia voltar para casa dirigindo. Eu dei um tempo antes de pegar o carro depois de beber, pra poder fazer uma direção mais segura”. (Participante 12, mulher)

“Eu estava com uma galera, uns amigos, batendo um papo, aí vai uma biritinha daqui, uma dali e pronto”. (Participante 17, homem)

“Por que eu bebi? Na verdade, foi no congresso que eu fui na última vez que eu bebi. Porque era festa e tinha meus amigos lá e eu bebi. Corri o risco de ser parado em uma blitz ou de causar um acidente”. (Participante 31, homem)

“Na minha cidade no interior. É tranquilo, não tem nem asfalto, aí não rola muita blitz. Faz duas semanas. Era feriado, tava lá com os meus amigos, me divertindo, num churrasco perto de casa, bebi e dirigi. Era longe pra ir a pé, o carro era mais confortável, aí eu bebi e dirigi mesmo”. (Participante 36, homem)

“Voltando de uma boate, mas já era de manhã, depois das seis. Você sai de noite pra se divertir, aí é bom beber. E como de manhã não tem blitz, aí eu

bebi e dirigi. Meus amigos também tinham bebido, o carro era meu, da minha mãe, na verdade”. (Participante 49, homem)

“Porque eu estava sozinha e eu fui em um aniversário, não tinha ninguém para voltar dirigindo pra mim. Porque estava todo mundo bebendo também e eu gosto de beber, e eu não vi problema nenhum em beber”. (Participante 50, mulher)

“Hoje eu tenho uma formatura no Le Buffet. Você acha mesmo que eu não vou beber?” (Participante 56, homem)

Um único entrevistado utilizou argumentação diferenciada do conjunto predominante, fazendo críticas ao transporte coletivo que, de fato está planejado para atender aos horários mais típicos de deslocamento para o trabalho, ignorando atividades de lazer. Ele disse que:

“O transporte público de Vitória é horrível. Fim de semana, que é quando as pessoas saem pra beber não tem ônibus, tipo o ônibus tem horário defasado, uma hora para [chegar] um ônibus. É isso, eu acho, a pessoa quer se divertir, ir para um lugar mais longe e não tem como ir nem voltar. Vai passar uma situação de stress, acho que por isso”. (Participante 17, homem)

Excetuando-se essa última fala, que foi transcrita exatamente por sua originalidade, uma característica comum à maior parte das falas relacionadas aos

episódios e situações em que os entrevistados admitiram ter dirigido após consumo de bebida alcoólica é a homogeneidade.

Alguns argumentos parecem repetir quase literalmente o argumento detectado na fala de outro entrevistado. Tal constatação permite recuperar a idéia da banalidade da prática e afirmar o seu alto grau de disseminação entre os entrevistados. As razões e as motivações para ingerir bebida alcoólica como parte indispensável de atividades normais de lazer são sempre pensadas como proeminentes (ou “justificadas”) em comparação ao risco de conduzir veículo após beber. Isso não significa que esse risco é desconhecido dos entrevistados.

É possível dizer que a ciência de tal risco, de fato, está generalizada. Ninguém defende a idéia de que o consumo de bebida alcoólica antecedendo o comportamento de dirigir é adequado ou apropriado. Pelo contrário, não está muito longe de ser unânime o reconhecimento de que a combinação entre bebida alcoólica e direção automotiva é “imprudente”, “irresponsável”, “perigosa”. Para 49 participantes essa avaliação negativa tem caráter absoluto, não admitindo circunstâncias atenuantes. Algumas ilustrações desse tipo de compreensão estão reproduzidas a seguir.

“Eu acho errado, eu já fiz isso, mas eu acho errado. Pelo risco. A sua vida e a vida de outras pessoas. A gente sabe os efeitos fisiológicos, que os reflexos diminuem, e acontece mesmo, a gente tem essa informação, e faz mesmo assim. Por isso o erro”. (Participante 04, 25 anos, sexo feminino, 1 parada em blitz, habilitada há 6 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Graças a Deus que não aconteceu nada ou uma situação minha ou falta de atenção. A gente acha, percebe que tá meio tonta, que tá vendo, mas não tá vendo. Eu tinha plena consciência disso. Mas, arrisquei. É uma coisa que eu não faço com frequência, tá? Foi uma raridade que aconteceu, mas uma raridade que poderia ter sido fatal. Porque bebida não é uma coisa que combina com carro, mas às vezes a vontade de ir embora logo pra casa, você passa a mão no carro e vai”. (Participante 19, 27 anos, sexo feminino, nunca foi parada, habilitada há 08 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica)

“Eu acho uma atitude irresponsável, beber e dirigir, não combina, todo mundo sabe que os reflexos diminuem bastante, pode atropelar as pessoas ou causar acidentes”. (Participante 31, 26 anos, sexo masculino, 3 paradas em blitz, habilitado há 3 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Corri o risco de ser parado em uma blitz ou de causar um acidente. A partir do momento em que eu bebi e dirigiu eu estou assumindo esse risco”. (Participante 31, 26 anos, sexo masculino, 3 paradas em blitz, habilitado há 03 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica)

“Olha eu acho ruim, porque está botando a vida de outras pessoas em risco. Compromete a segurança de todo mundo, né? É um risco”. (Participante 39, 22 anos, sexo feminino, nunca parada em blitz, habilitada há 1 ano, nunca dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Eu reprovo totalmente essa atitude. Sempre dou conselhos aos meus amigos que fazem isso. Sempre tento conversar sobre isso, não só a questão da multa, do aborrecimento que você passa em uma blitz, mas você se envolver em um acidente e colocar sua vida em risco e a de outras pessoas também”. (Participante 51, 23 anos, sexo masculino, 2 paradas em blitz, habilitado há 5 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

Fica evidente em algumas das falas transcritas que seus autores não só conhecem os riscos, como reprovam a prática, além de admitirem que aquele que dirige sob efeito de bebida alcoólica assume a responsabilidade pelos danos que pode vir a provocar em tal circunstância. Apesar desse conhecimento e dessa reprovação muitos jovens admitiram que já dirigiram após consumo de bebida alcoólica, o que justificaram com os argumentos já evidenciados nas falas transcritas: falta de fiscalização, autoavaliação de não ter perdido a sobriedade, autoavaliação de estar em melhor estado do que os companheiros com quem compartilha o carro, não gostar de depender de alguém, falta de opção para retorno para casa por transporte coletivo, não querer gastar dinheiro com táxi, trajeto curto a ser percorrido, trajeto conhecido, entre outras possibilidades.

Um entrevistado fez observação curiosa, pela contradição implícita, que está reproduzida abaixo, na qual deixa claro que não se expôs a risco por ter bebido, mas sim porque era noite de sexta-feira e nessa situação muitas pessoas estão dirigindo após terem bebido!

“Por eu ter bebido não, porque como eu disse, quando eu bebo, eu bebo pouco, no máximo dois copos, então por isso não. Acho que eu corro risco de por ser uma sexta-feira à noite, muita gente bebe, então tem o risco natural de estar no trânsito, de bater, algo assim, mas não por eu ter bebido. (Participante 38, 22 anos, sexo masculino, nunca foi parado, habilitado há 03 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica)

Ainda que a grande maioria dos entrevistados tenha avaliado negativamente o comportamento de ingerir bebidas alcoólicas e em seguida dirigir, nove participantes ressaltaram que, mesmo que considerem tal comportamento um erro, entendem que esse erro precisa ser melhor qualificado, pois não é absoluto. Segundo eles o problema é a quantidade de bebida ingerida. Esses nove participantes discordam da concepção da “Lei Seca”, pois sugerem que diferentes fatores podem influenciar a condução de um veículo, não somente o consumo de bebida alcoólica, além de ressaltarem o fato de que a ingestão de pequena quantidade de bebida alcoólica não é comprometedora.

“Dentro dos limites da legislação eu não vejo nenhum problema, mas eu fico preocupada quando eu vejo alguém que dirige alcoolizado mesmo. O carro, como qualquer outro objeto, se torna uma arma na mão de quem não sabe usar. Eu acho que quando a pessoa bebe ela perde completamente mesmo a noção da direção e como que ela ia fazer pra se manter?” (Participante 12, 24 anos, sexo feminino, 1 parada em blitz, habilitada há 2 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Olha, depende da quantidade que a pessoa bebe. Tem pessoa que bebe uma latinha ou duas e por já estar adaptado isso acaba não prejudicando o desempenho dela. Mas tem pessoas que com uma taça de vinho ou qualquer coisa já fica alterada, aí eu acho que a pessoa tem que saber como ela é. Eu, por exemplo, não me sentiria confiante pra beber uma gota sequer e depois pegar o carro, mas meu pai, por exemplo, quando a gente sair pra almoçar, ele bebe uma latinha e dirige melhor que eu, mesmo sem que eu tenha bebido. Então a pessoa tem que saber de suas capacidades e das suas limitações.” (Participante 44, 22 anos, sexo feminino, nunca parada em blitz, habilitada há 4 anos, nunca dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Quando bebe muito, eu acho imprudente. Mas quando bebe pouco, eu acho que não tem porque não beber, quando você não perde os sentidos, não tem porque não poder.” (Participante 49, 23 anos, sexo masculino, 4 paradas em blitz, habilitado há 4 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

“Eu acho, no geral, que é muito relativo, depende da quantidade que a pessoa bebeu, do que a pessoa bebeu. Eu não acho que, como a lei diz, que a pessoa bebeu qualquer coisa e já não pode dirigir, depende do corpo da pessoa, depende de vários fatores.” (Participante 58, 22 anos, sexo masculino, 3 paradas em blitz, habilitado há 4 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica).

A forma de construir a argumentação, algumas vezes, parece comprometida em sua lógica pelo fato do falante tentar justificar o fato de fazer algo que não é objeto de completa aprovação em sua própria concepção. Um exemplo claro aparece a seguir, na fala de um participante que, aliás, já foi citado anteriormente pelo uso de outra argumentação contraditória.

“Eu fico na minha, dirigindo tranquilo, sempre com atenção, tendo bebido ou não. Vou com os meus amigos, a minha namorada. Vou com cuidado pra não machucar ninguém que está dentro ou fora do carro. Tem que ter atenção, cara. Independente de ter bebido ou não. Se não tiver bebido e não tiver atenção, vai atropelar alguém, vai matar alguém do mesmo jeito. Então é importante dirigir com atenção, sempre.” (Participante 38, 22 anos, sexo masculino, nunca foi parado, habilitado há 03 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica)

Para finalizar a presente seção, resta registrar que vinte e seis entrevistados (pouco mais de 43%) confirmaram já terem sido alvo de fiscalização em blitz. Tal percentual é surpreendente se forem consideradas as dificuldades operacionais e de pessoal relatadas pelos responsáveis pela organização das blitzes. O percentual de homens e mulheres fiscalizados, entre os participantes, foi quase idêntico.

Os relatos feitos pelos entrevistados que foram fiscalizados em blitz não revelam aspectos que exijam considerações especiais. Vale ressaltar que não foram mencionados casos de fiscalizados flagrados sob efeito de bebida alcoólica, o que, certamente, não é irrelevante para a constatação de que quase todos relataram ter a abordagem acontecido em clima de normalidade. Alguns ressaltaram o fato da abordagem ter sido feita de forma educada, alguns disseram ter experimentado nervosismo durante a abordagem pelo ineditismo da situação, e ninguém mencionou ter se sentido constrangido, afrontado, ou desrespeitado em sua privacidade por ter sido convidado a soprar o bafômetro.

Apenas dois entrevistados, em todo o grupo, afirmaram ter vivido situação desagradável em blitz. Um rapaz relatou ter sido convidado a realizar o teste de bafômetro, concordou, mas o aparelho não funcionou e ele ficou retido por 40 minutos, até que o aparelho fosse consertado, o teste fosse feito e ele fosse liberado. Uma jovem condutora de motocicleta afirmou ter sido tratada de forma grosseira pelo policial porque estava usando sandália de modelo que pode ser usado, mas que, ao primeiro exame, em função da calça comprida cobrir o calcanhar, parece ser de um tipo que é proibido para condutores.

Cabe registrar também que uma participante criticou o Programa Madrugada Viva ressaltando que a preocupação das abordagens não deveria se circunscrever apenas ao consumo de bebidas alcoólicas, devendo ser estendido a outros tipos de drogadição.

“Então, eu achei meio ridículo porque a primeira coisa que eles fazem é ver se você está alcoolizado. E eu acho que existe um grande número de coisas que prejudicam a questão da direção, mas que eles não se preocupam, como o uso de drogas. Eles só se preocupam em ver a questão do álcool. Minha visão da blitz é essa, eu acho meio ridícula.”
(Participante 12, 24 anos, sexo feminino, parada em blitz uma vez, habilitada há 2 anos, admite que já dirigiu sob efeito de bebida alcoólica)

É óbvio que a crítica acima não é desprovida de sentido, mas é importante lembrar que o objetivo daquela fiscalização estava relacionado ao risco de direção sob efeito de bebida alcoólica, estando disponível para a verificação equipamento apropriado para tal finalidade. Tal tipo de crítica, por outro lado pode estar relacionado ao fato da bebida alcoólica ser substância cujo uso é socialmente autorizado e até valorizado, o que pode contribuir para que a gravidade de seu uso por motoristas seja percebida de forma distorcida. Em tal caso, apesar das alterações perceptuais e motoras produzidas pelo álcool, ele pode ser visto como menos danoso e até como “não sendo droga”, na comparação com outras cujo efeito também é perigoso e que são e que são entendidas como mais perigosas ou mais merecedoras de atenção e de medidas de controle.

Nas respostas dos 28 participantes que disseram nunca ter consumido bebida alcoólica e dirigido sob seu efeito aparecem justificativas que remetem claramente à antecipação de riscos e receios associados. Risco de ser flagrado e punido, medo de ser responsável por acidentes dos quais se arrependerá ao longo

de toda a vida, medo de prejudicar um bem material que é de sua família, risco de comprometer planos pessoais e profissionais por determinação judicial (um entrevistado mencionou o risco de ser impedido de prestar concurso para o serviço público futuramente). Esse tipo de preocupação que se descola do imediatismo e revela cuidado com planos para o futuro remete às já citadas proposições de Wilde (2005).

VIII CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da presente investigação buscou-se conhecer como diferentes atores manifestam seu entendimento sobre resultados, dificuldades e dúvidas, em relação aos procedimentos adotados no âmbito de um programa concebido pelo poder público com o objetivo de coibir uma prática cuja difusão alcançou grande expressão e tem produzido consequências trágicas em grande volume: a direção de veículos automotores por parte de condutores que estão sob o efeito de bebida alcoólica. A realidade mostra que lidar com tal prática, cujo caráter nocivo parece ser, a partir de um olhar inicial, tão óbvio e indiscutível, ainda assim suscita controvérsias e reações críticas que variam conforme o tipo de inserção que os diferentes atores vivem em relação ao assunto.

Ocorrências em que motoristas tomam bebida alcoólica e dirigem não constituem novidade e nunca deixaram de merecer atenção, mas por muito tempo não representavam uma questão social a exigir providências do poder público. Na realidade brasileira dos dias de hoje, no entanto, ganhou contornos e dimensão diferenciados. Como já foi assinalado na parte inicial do presente trabalho, as cidades cresceram muito, e nesse processo de crescimento a circulação de veículos particulares foi favorecida nas decisões urbanísticas, em consonância com os interesses da indústria automobilística, que são apoiados pelos órgãos governamentais por gerarem empregos, impostos e dividendos político-eleitorais. Recordar-se aqui a idéia de que está em jogo uma pressão urbanística de criação de condições para que mais automóveis circulem, mas tal pressão também comporta um aspecto simbólico, que está relacionado não apenas à circulação

rápida, mas também aos demais privilégios que são “devidos” aos donos de automóveis em razão de seu *status* social diferenciado. Lembra-se aqui a já mencionada proposição de Ludd (2005) de que o veículo automotor, em razão do vínculo que passou a ter com sucesso, status e poder, se tornou extensão corporal do homem na *cultura do automóvel* que se vive na atualidade.

A redução da concentração de renda da população na última década da vida brasileira, ainda que seja limitada, contribuiu para elevar o volume de veículos particulares em circulação e, em associação com as dificuldades de mobilidade urbana motorizada que daí decorreu e, da ineficiência do transporte coletivo, favoreceu um explosivo crescimento de motocicletas nas ruas, de forma a atender necessidades de deslocamento pessoal de seus condutores, ou na condição de instrumento de trabalho, como é o caso dos motoboys, mototaxis e motofretes. É importante registrar que em tal quadro, o perfil de condutores de veículos sofreu alteração, passando a incluir um contingente de indivíduos que antes se valia exclusivamente de transporte coletivo.

É muito provável que, em tais circunstâncias também tenha crescido o volume de pessoas que podem dispor de parte de seu tempo e de seus recursos para atividades de lazer que envolvam deslocamento para locais fora de sua própria vizinhança, lazer esse que tem como componente o consumo de bebida alcoólica em algum nível. Recorda-se aqui que, de acordo com Melcop (2004), o símbolo de conquista social que o comportamento de dirigir o automóvel/propriedade representa se estende ao lazer (e ao beber, certamente) em ambientes nos quais os interlocutores também são proprietários de veículos.

Grande parte da publicidade à qual a população está exposta no veículo publicitário que alcança a maior quantidade de consumidores – a televisão – diz respeito, precisamente, a automóveis e bebidas alcoólicas, além da telefonia celular. A publicidade tanto de automóveis como de bebidas salienta o que tais produtos podem significar em termos de status, diferenciação social, conquistas – inclusive entre os sexos, amizades, sensualidade e diversão. Não há recomendação publicitária de vantagens e ganhos que utilizem a associação de bebida e carro, é verdade, mas também não há qualquer preocupação com a sinalização de providências mínimas de cautela e de estratégias apropriadas para lidar com o risco de tal associação, exceção feita às vinhetas cuja apresentação é exigida pela legislação no caso da bebida alcoólica. Ainda nesse caso, não há garantias que esta vinheta seja promotora de alguma conscientização em relação ao problema colocado “Se beber, não dirija”. Sem dúvida, há certa problematização, mas quanto à mudança de comportamento, garantias não há.

É preciso considerar ainda o elemento que pode ser visto como o deflagrador mais direto da percepção de que algo precisava ser feito: a repercussão nos meios de comunicação dos acidentes automobilísticos fatais envolvendo jovens, muitas vezes durante as madrugadas, com evidências claras de que esses jovens estavam sob efeito de bebida alcoólica. No Brasil, principalmente a partir de meados da década de 1990, verificou-se número crescente de mortos e feridos em acidentes de trânsito, amplamente noticiados. A partir do impacto de tais ocorrências, como já foi registrado na introdução do presente texto, é que o tema passou a ser considerado relevante em termos de

saúde pública e, conseqüentemente, ganhou espaço na agenda política (Melcop, 2004; Nascimento & Garcia, 2009).

Todos esses aspectos arrolados nos parágrafos anteriores ajudam a entender porque foi dito que a questão da direção de veículos automotores sob efeito de bebida alcoólica se apresenta, hoje, como preocupação mais acentuada e premente. Não é simples compreender as dificuldades que são enfrentadas para lidar com tal questão uma vez que, como já se viu ao longo do texto, trata-se de assunto sobre o qual não há discordância essencial, ou seja, não há defensores da idéia de que a associação bebida alcoólica e direção automotiva seja prática defensável e com baixo potencial de risco, embora sempre se encontre motoristas que argumentarão, com base em sua experiência pessoal, que esse risco pode ser pouco expressivo em algumas circunstâncias. Também não há discordância fundamental em relação ao fato do risco não ficar limitado ao próprio motorista, mas se estender a qualquer outra pessoa que esteja no veículo, em outros veículos, ou em qualquer local alcançável por um veículo desgovernado.

É importante assinalar, a título de ilustração, de como podem ser tênues os contrastes, que é alta a probabilidade de que a mesma pessoa que tenha hábito de dirigir após ingestão de bebida alcoólica, resista, quando sóbria, a sentar na cadeira de um dentista notoriamente embriagado ou a embarcar em taxi cujo motorista apresente sinais evidentes de estar alcoolizado.

Qualquer pessoa que esteja se movimentando em locais públicos, por mais simples que possa parecer o que está fazendo, está pensando e agindo em

contexto complexo no qual estão presentes situações potencialmente conflituosas. Mesmo em espaços muito familiares estão presentes embates entre interesses e objetivos individuais e normas de proteção da coletividade - daí os possíveis conflitos entre os limites demarcados pelos direitos do indivíduo e os direitos dos demais atores envolvidos na situação.

Esses atores podem ser pedestres, que não precisam comprovar habilidades e conhecimentos para transitar em locais públicos, mas que precisam conhecer algumas normas essenciais para seu deslocamento, assim como algumas das normas a serem obedecidas por motoristas de veículos automotores públicos e privados e pelos demais atores que se deslocam no ambiente em condição diferente da de transeunte.

Os atores também podem ser ciclistas, cadeirantes (sem considerar a questão da acessibilidade, não tratada no presente trabalho), catadores de materiais recicláveis com seus carrinhos que podem ter o tamanho de um pequeno veículo e, eventualmente, skatistas, patinadores, cavaleiros (nas cidades, quase exclusivamente policiais ou pequenos grupos de ciganos que ainda utilizam desta forma de locomoção) e carroceiros de veículos de tração animal (que ainda circulam nas vias da Grande Vitória). Da mesma forma que os pedestres, todos eles devem conhecer normas, alguns deles talvez até em maior extensão por permanecerem mais tempo na mesma via destinada aos veículos automotores, em comparação aos pedestres, embora apenas dos condutores de veículos de tração animal seja exigida autorização associada a conhecimentos específicos.

A terceira categoria de atores a ser mencionada é a dos condutores de veículos automotores (todas as modalidades de carros e motocicletas). Para conduzir veículo desse tipo, como já se viu ao longo do texto, há necessidade de passar por treinamento, e de comprovar conhecimento, bom desempenho em habilidades específicas, condições psicológicas adequadas, e boa saúde em relação a aspectos que podem comprometer o desempenho. O potencial de dano que o condutor de veículo automotor pode causar a si mesmo e às demais pessoas que circulam no espaço público é incomparavelmente maior do que o que pode ser produzido pelos demais atores mencionados, o que justifica os cuidados diferenciados quanto à habilitação.

A já referida complexidade da situação envolve fatores técnicos, culturais e políticos. Talvez nesse conjunto de fatores, que se apresentam em planos distintos da vida social, esteja a chave para compreender as dificuldades de estabelecer planos de ação para lidar com mobilidade urbana, visando aprimoramento e correção de distorções que tenham sido detectadas. As questões técnicas são variadas, entre elas podendo ser destacada, em função do interesse para o presente estudo, a que envolve a habilitação para dirigir, em função da participação que o conhecimento da Psicologia pode oferecer e sua possível contribuição para a questão da condução veicular sob efeito de bebida alcoólica.

A Psicologia buscou lidar com a necessidade de assegurar que a habilitação para dirigir fosse concedida apenas a indivíduos cujas características indicassem baixa probabilidade de se envolverem em acidentes. Foram muitas as

características pessoais com alta probabilidade de apresentarem correlação com acidentes que a Psicologia buscou aferir com instrumentos especialmente desenvolvidos, entre eles a agressividade, a impulsividade, a dificuldade de manter atenção, a lentidão no tempo de reação a estímulos, a dificuldade para lidar com situações que envolvem raciocínio espacial, e a dependência de substâncias psicoativas.

A avaliação psicológica para candidatos a motorista é importante assinalar, ocorre em condições de forte pressão para social para a concessão da habilitação, sendo as decisões negativas muito mal recebidas pelas pessoas (jovens, em maioria) que querem usufruir das facilidades da condução veicular ou querem agregar às suas habilidades e ao seu currículo a prática de dirigir, que amplia alternativas profissionais. Em muitos casos houve recurso à justiça buscando desacreditar o conhecimento psicológico, no Brasil e em outros países, e em 1997 chegou a haver veto presidencial (governo Fernando Henrique Cardoso) aos dispositivos do Código Brasileiro de Trânsito que obrigavam a avaliação psicológica de candidatos a motorista com o argumento de que outros países rigorosos no combate à violência no trânsito não adotavam tal prática (Silva, 2012).

As contribuições da Psicologia com os avanços que conseguiu em termos de instrumentos e processos de avaliação foram e continuam sendo importantes, assim como permanecem válidos. Ainda são, entretanto, insuficientes para lidar com a complexidade crescente do contexto da mobilidade urbana como um todo. O que se quer dizer é que o poder preditivo da avaliação psicológica tal como é

realizada no momento atual é limitado para lidar com novas demandas de predição que envolvem não apenas características do candidato, mas interação entre características e contextos de realidade e de oportunidades que se apresentam aos motoristas. Entre outras situações podem ser citadas: trajetos mais longos a percorrer; dificuldade de prever tempo necessário para trajetos em contexto de pressão de horário a ser cumprido; maior tempo despendido dentro do carro em momentos de lentidão do trânsito; atenção às motocicletas que em momentos de lentidão circulam com velocidade que discrepa do fluxo; chance de desenvolver velocidades altas em outros momentos; atenção à via e eventuais obstáculos em contexto de concorrência de estímulos visuais publicitários cada vez mais sofisticados e concentrados nas laterais das vias principais; ambivalência entre práticas oportunistas ou práticas que facilitem a mobilidade de todos os envolvidos no trânsito; regulação eficiente entre direção e sono – sono esse que se torna aspecto cada vez mais relevante pela vivência cotidiana de exposição a situações estimuladoras de vigília e pelo próprio tempo dilatado gasto nos deslocamentos; apelos publicitários e aspectos culturais favorecedores de consumo de bebida alcoólica em situações variadas.

O poder preditivo de informações sobre características tradicionalmente verificadas pela avaliação psicológica não é desprovido de sentido para muitos dos itens arrolados acima. Há, porém, necessidade de aprimorar, e adotar no contexto de exame para habilitação de condutores, instrumentos já existentes de forma a aumentar sua sensibilidade a diferentes aspectos da interação indivíduo - ambiente. Tais instrumentos, que podem se valer de recursos tecnológicos de

vários tipos precisariam lidar, por exemplo, com aferição de modalidades distintas de atenção, de propensão ao risco em geral, de estratégias solidárias de enfrentamento em situações coletivas, de conformidade a normas que privilegiam a sociedade e criam restrições à autonomia individual, ou de comprometimento com o próprio futuro. É importante ressaltar que a vinculação dos aspectos mencionados com a questão da direção sob efeito de bebida alcoólica é evidente.

Em paralelo com aspectos técnicos a questão foco do trabalho envolve a questão política que exige considerar aspectos culturais para ser compreendida. O fato de ter se estabelecido como prática habitual no país, muitos motoristas dirigirem após terem consumido bebidas alcoólicas e o acúmulo de evidências sugestivas de que muitos acidentes de trânsito estariam relacionados a tal prática, forçou uma tomada de decisão. Mesmo havendo reconhecimento da necessidade de medidas educativas, a urgência justificava oficializar a proibição da associação entre duas ações culturalmente valorizadas - dirigir e consumir bebida alcoólica – com o intuito de coibir sua ocorrência simultânea, ou seja, dirigir após ter ingerido esse tipo de bebida. Foi criado um dispositivo legal que organizava a fiscalização, formalizava a adequação de um equipamento de aferição de estado alcoólico do motorista, e estabelecia sanções.

As razões para fazê-lo eram, e continuam sendo, evidentes. O I Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool (2007), já citado em ponto anterior do texto, constatou que 34% dos participantes relataram experiências de dirigir após consumo de bebida alcoólica. Entre os participantes

do próprio estudo que aqui está sendo apresentado, 53% admitiram já terem vivido alguma situação em associaram bebida alcoólica e direção.

É certo que estudos que levantaram admissão de dirigir após ingestão de bebida alcoólica como prática habitual encontraram percentuais muito mais baixos, entre 2 e 4% dos motoristas (Moura et al, 2009). Vale destacar, entretanto, que mesmo esses pequenos percentuais se traduzem em grande número de motoristas em circulação, sem plenas condições de condução veicular.

Dados obtidos por outra via são impressionantes. Os toxicologistas Pelição e Mendonça (2009), em estudo realizado no Espírito Santo, mostraram que havia presença de álcool no sangue em 371 cadáveres do total de 952 corpos de vítimas de acidentes fatais examinados no Departamento de Medicina Legal. Isso quer dizer que a bebida alcoólica estava presente em 39% dos casos, entre eles atropelados (24%), condutores de motocicletas (25%), e acidentados em outros veículos automotores (51%). Dados obtidos a partir da mesma concepção e metodologia, em São Paulo, revelaram presença de álcool etílico em 47% dos casos (Leyton et al, 2005).

A decisão de enfrentar a complexa realidade delineada ao longo do texto foi tomada em caráter oficial, no Espírito Santo, sob a forma do Programa *Madrugada Viva* (atualmente Juntos pela Vida), que se desenvolveu em meio a dificuldades e realizações que estão no foco do presente estudo. Os responsáveis pela elaboração das estratégias adotadas partiram da convicção de que essas

estratégias, que privilegiavam a atuação direcionada a motoristas jovens, deveriam contemplar preocupações educacionais e preocupações inibitórias.

Os dados obtidos com policiais, técnicos educacionais, gestores e jovens motoristas indicam percepção de que a ideia da proposta educacional é aceita quase sem resistência pela sociedade, o que já havia sido constatado por Sabino Junior (2009), que ressaltou que ações educativas sempre têm maior aceitação social do que medidas punitivas, pois a tendência é a de que o público alvo não privilegie a eficácia da política pública em sua avaliação (principalmente em longo prazo), mas sim o grau de restrições que ela impõe. Integrantes de todos os grupos de entrevistados confirmaram saber que são muitas as tentativas de burlar a fiscalização, havendo até mesmo adaptação de programas computacionais para celulares sobre o trânsito para essa finalidade. Por outra perspectiva, a Coordenadora de Educação do Trânsito reconhece que há muito mais cobrança da sociedade em relação à fiscalização do que em relação às práticas educativas.

O tempo dessas duas atividades - a que busca coibir e inibir a partir da fiscalização e aquela que busca educar para o trânsito - envolvem lógicas temporais distintas. A primeira remete ao tempo curto da intervenção pontual e direta, de natureza técnica e de decisão política, do estabelecimento de regras e da verificação imediata de seu cumprimento. A segunda remete ao tempo longo da mudança cultural, da consolidação de regras como parte indispensável da vida social, processos para os quais a implantação das intervenções que buscam resultado mais imediato e as críticas que as corrigem ou amadurecem podem ser etapas prévias importantes.

A fiscalização objetiva lidar com uma questão que envolve urgência pelas consequências trágicas às quais têm levado o que, por sua vez, fomenta cobranças diretas no sentido de que é preciso tirar das ruas, “rapidamente”, quem está dirigindo após consumir bebida alcoólica.

Um dos objetivos do presente estudo, anunciado logo em sua parte inicial, era o de conhecer como os resultados das ações colocadas em prática estavam sendo avaliados e qual a percepção dos agentes públicos encarregados de executá-las sobre os efeitos já produzidos.

As informações obtidas evidenciaram que não estão disponíveis ao conhecimentos desses agentes informações propiciadas por algum procedimento de avaliação que, eventualmente, exista. De fato, tudo indica que parece não haver avaliação formal de efetividade, eficácia ou eficiência do programa de fiscalização e de ações educativas.

Ainda assim existem evidências de que alguns resultados foram alcançados, e isso é percebido por quem está conduzindo tanto a fiscalização como as ações educativas. Um primeiro ponto a ressaltar é o fato de já terem sido divulgados dados, mencionados pelos entrevistados, que mostram redução de acidentes urbanos envolvendo jovens. Infelizmente, a publicidade de tais dados é precária e pouco informativa sobre aspectos metodológicos adotados em sua coleta. De qualquer forma, a redução de acidentes (se confirmada) não pode ser atribuída, de forma inequívoca, apenas aos programas de fiscalização e ações educativas.

Outro resultado a comemorar é o fato do assunto ter entrada nas pautas dos meios de comunicação (ainda que nem sempre com o compromisso social que deveria ser privilegiado em tal setor) e ter passado a fazer parte das conversas do dia-a-dia. É possível dizer que, a despeito de críticas e reações negativas localizadas, predomina entre a população uma visão positiva do trabalho realizado e uma visão crescentemente negativa (mas ainda distante de se tornar uma concepção generalizada) do ato de dirigir após consumir bebida alcoólica.

A maior freqüência de utilização de taxis no retorno para casa após encontros com amigos, baladas, festas, comemorações e espetáculos pode ser inferido pelo aumento do movimento desse tipo de veículo durante as madrugadas, formando filas nos locais de maior movimento, assim como pelas evidências da preocupação de muitos bares e casas noturnas de estimularem essa modalidade de retorno proporcionando informações que a facilitem, inclusive a partir de folhetos impressos com tal finalidade. Uma dificuldade pode ser identificada no fato dos participantes do Grupo 03 manifestarem, de forma reiterada, insatisfação quanto ao valor cobrado pelos taxistas pelas rodadas noturnas, que excede a tarifa estipulada para o horário. Tal situação, no entanto, pode ser alterada, de forma a estimular o aumento do uso desse tipo de transporte.

Também é resultado importante reconhecido nas falas dos entrevistados o da difusão, entre alguns grupos, da prática de um de seus integrantes permanecer abstinente, a cada oportunidade em que se encontram para atividades que

envolvem consumo de bebida alcoólica, para poder cumprir a tarefa de conduzir o veículo em segurança. Os policiais relataram que não é incomum a abordagem de veículos com passageiros visivelmente alcoolizados, mas dirigido por motorista que aceita fazer o teste do bafômetro e comprova sua sobriedade. Acrescenta-se que não é incomum a abordagem de veículos com casais nos quais os homens estão alcoolizados, mas a direção está sob responsabilidade da mulher.

É evidente que esses resultados mencionados nos parágrafos acima são importantes em termos de cumprimento da meta de redução de danos, que é algo pretendido por programas como *Madrugada Viva* ou *Juntos pela Vida*.

Um segundo objetivo do presente estudo, também anunciado em sua parte inicial referia-se à indagação que aqui se reproduz: em que medida jovens motoristas percebem a relação entre ingerir bebida alcoólica e dirigir como comportamento de risco e em que nível percebem estar em jogo um contexto no qual a relação entre interesse público e privado precisa ser cuidadosamente considerada?

A percepção de risco, como foi possível constatar em muitas falas dos entrevistados reproduzidas quando da discussão dos resultados, existe, mas não se traduz em comportamentos pertinentes. Isso pode ser dito por que os resultados evidenciaram o que se chamou de naturalização extremamente banalizada da ideia de que estar com amigos em situação de interação ou comemoração “justifica” a decisão de beber, como sendo uma forma quase óbvia de agir, independentemente de quaisquer circunstâncias. Essa é uma questão

cultural típica, com evidente impacto sobre a ação de quem trabalha com processos educativos relacionados com trânsito. É possível dizer, então, que a segunda parte da questão reproduzida no parágrafo anterior deve ser respondida com a afirmação de que os indícios principais são de hipertrofia da valorização da autonomia individual, em detrimento do interesse coletivo. É claro que os motoristas participantes da investigação constituem um grupo com características específicas em termos de escolaridade e, talvez, em termos de disponibilidade para certos tipos de lazer e de acesso a veículos, mas seu comportamento pode afetar a vida de pessoas de qualquer grupo.

Em outras palavras, o que se quer ressaltar é que o processo educativo necessário é muito mais amplo do que apenas educação para o trânsito, pois envolve formação que se inicia muito cedo, e que deveria implicar determinados valores, princípios éticos, de cidadania, de solidariedade, e noção de que direitos individuais são articulados entre si e com o interesse social. A inexistência de um processo de formação como o que foi mencionado e as assimetrias que caracterizam a organização social favorecem a perspectiva individualista de lidar com as questões de mobilidade urbana e estrutura de meios de transportes.

Sendo assim, é evidente que o processo educativo no setor de trânsito é trabalho árduo, pois deveria ter sido precedido de outros processos educacionais preparatórios que nem sempre foram realizados com o compromisso coletivista no desenvolvimento da compreensão das múltiplas questões que caracterizam a vida social. Pode ser pouco relevante, portanto, apenas insistir para que o currículo escolar nos níveis fundamental e médio de ensino incluam uma disciplina voltada à educação para o trânsito.

Em relação à temática de interesse do estudo que aqui está sendo relatado, as dificuldades são agravadas pela disseminada aceitação cultural da bebida alcoólica em diversos contextos e pela forma como ela integra o cotidiano de muitas famílias, expondo as pessoas desde a infância à convivência pouco informada com ela (Bianchi e Sumala, 2004). A bebida alcoólica é ofertada de forma ampla e o acesso a ela é facilitado e estimulado, nas mais diversas situações e locais, tais como bares, restaurantes, casas noturnas, padarias, cafés, centros comerciais, hotéis, estações rodoviárias, ferroviárias e aeroportos, shows, parques, praias, eventos esportivos, comércio improvisado em torno de grandes eventos, e até em postos de combustível. Sua publicidade não é alvo de qualquer limitação, o que traz de volta a questão política de discutir o assunto, o que é, no mínimo, uma posição ambígua em um país que agiu de forma diferente em relação ao tabaco, com resultados dos quais já se pode dizer que estão culturalmente consolidados.

Com todas as complexas dificuldades apontadas e ainda considerando a magnitude das questões sociais implicadas, parece perfeitamente razoável dizer que a política adotada para lidar com a associação entre ingestão de bebida alcoólica e direção automotiva está longe de ser um insucesso. Entre 2005 e 2013 foram observadas algumas mudanças nas práticas e na legislação que as autoriza. Todas as mudanças, de certa forma, buscaram maior severidade da lei, mas sempre esbarraram em reivindicações e críticas de associações de advogados e de outros grupos organizados, impondo limites aceitos pelos legisladores. O dispositivo legal mais recente, representado pela Lei 12.760/2012 em associação com a Resolução Contran nº 432/2013, traz inovações, pois amplia

as possibilidades de aplicação da norma, sem perda de rigor, e simplifica os trâmites administrativos. Uma das principais cobranças dos fiscalizadores - a obrigatoriedade de realizar o teste do bafômetro - no entanto, ainda não foi incorporada ao texto legal. Ainda assim, todos os aspectos considerados indicam que será medida proveitosa a continuidade das ações, que podem ganhar contornos um pouco diferenciados quando houver evidências de mudanças culturais, mas, como ocorre em muitas outras realidades culturais, dificilmente podem ser descontinuadas em definitivo.

Já que se falou do futuro das ações, retoma-se aqui a ideia de que o jovem têm muito a perder se a lógica hedonista, consumista e imediatista prevalecente na sociedade for incorporada como a única perspectiva aceitável para a sua vida. Como já foi dito, o que dará um sentido ético à sua vida como cidadão e como profissional é o desenvolvimento de uma postura comprometida com seu futuro pessoal (Wilde, 2005), futuro esse pensado como meta que está atrelada ao futuro da sociedade, à visão solidária e multiculturalista dessa sociedade, e à exigência de contribuir para a sustentabilidade do ambiente que abriga essa sociedade.

Em função de irresponsabilidade individualista e autocentrada, algumas pessoas, e não só na condição de motoristas, apresentaram comportamentos que comprometeram “em definitivo” o futuro de outras pessoas e de seus amigos e familiares. Ainda assim, as condições sociopolíticas e culturais ainda não permitiram que tais comportamentos comprometessem “em definitivo” o futuro de seus protagonistas, nem mesmo quanto a não mais poder continuar dirigindo.

IX REFERÊNCIAS

Aberg, L., & Rimmö, P. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41 (1), 39-56.

Andrade, S.M., Soares, D.A., Braga, G.P, Moreira, J.H., & Botelho, F.M.N. (2003). Comportamento de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. *Revista Associação Médica Brasileira*, 49 (4), 439-444.

Andreuccetti, G.; Leyton, V.; Carvalho, Heráclito, B.; Cherpitel, C.J.; Ye, Y.; Ponce, J.C., & Kahn, T. (2011). Reducing the legal blood alcohol concentration limit for driving in developing countries: a time for change? Results and implications derived from a time-series analysis (2001-10) conducted in Brazil. *Addiction*, 106, 2124-2131.

Arretche, M.T.S. (2009). Tendências no estudo sobre avaliação. In E. Melo Rico (Org.). *Avaliação de Políticas Sociais: uma questão em debate* (29-39). São Paulo: Cortez.

Assailly, J.P. (1997). *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot.

Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (1997). *Transporte Humano: cidades com qualidade de vida*. São Paulo: ANTP.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores do Brasil, ANFAVEA (2012). *Anuário da Indústria Automotiva Brasileira*. Recuperado em 04 de janeiro de 2013, de <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>.

Bajos, N.; Pryen, S.; Warszawsky, J.; Serre, A., & Grupo A. C. S. F. (1998). Les risques de la sexualité. In N. Bajos; M. Bozon; A. Ferrandi; A. Giami & A. Spira (Orgs.). *Le sexualité aux temps du SIDA* (35-61). Paris: Presses Universitaires de France.

Bauman, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

Beck, K.H., & Lockhart, S.J. (1992). A model of parental involvement in adolescent drinking and driving. *Journal of Youth and Adolescence*, 21, 35-51.

Beirness, D.J. & Beasley, E.E. (2011). A roadside survey of alcohol and other drug use among drivers in British Columbia. *Traffic Injury Prevention*, 11, 215-221.

Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The “genetics” of driving behavior: parents’ driving style predicts their children’s driving style. *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 655-659.

Bicalho, M.P. (2010). Questões socioambientais, urbanas e qualidade de vida: refazendo as geografias das cidades. In Conselho Federal de Psicologia (Org.), *Psicologia e Mobilidade: o espaço público como um direito de todos* (137-149). Brasília: Conselho Federal de Psicologia.

Bingham, R., & Shope, J.T. (2004). Adolescent developmental antecedents of risky driving among young adults. *Journal of Studies on Alcohol*, 65, 84-94.

Bock, A.M.B. (2010). Psicologia como Profissão: Entrevista com Ana Bock. [Entrevista com Ana Mercês Bahia Bock]. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 30,

246-271. Recuperado em 28 de dezembro de 2012, de <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v30nspe/v30speca13.pdf>.

Brasil, Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) (2012). *Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação*. Denatran: Brasília/DF. Recuperado em 02 de janeiro de 2012, de <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>.

Brasil, Política Nacional de Mobilidade Urbana. Presidência da República. Casa Civil. Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. (2012b). Recuperado em 02 de janeiro de 2012, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

Brasil. (2008). *Código de Trânsito Brasileiro*. Denatran: Brasília: DF.

Brasileiro, A., Montoya, C.C., Filho, R.D.O., & Santos, E.M. (1999). *Inserção do automóvel em redes integradas de transportes públicos: uma solução possível?* In *Actas del X Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano* (455-461). Caracas: CLPTU.

Brismar B., & Bergman B. (1998). The significance of alcohol for violence and accidents. *Alcohol Clin Exp Res*, 22 (7), 299S-306S.

Camargo, B.V. (2005). Alceste: um programa de análise informático quantitativa de dados textuais. In A.S.P. Moreira, B.V. Carmargo, J.C. Jesuíno, & S.M. Nóbrega (Orgs.), *Perspectivas teórico-metodológicas em representações sociais*. Editora Universitária – UFPB: Paraíba, Brasil.

Campos, V.R., Salgado, R., Rocha, M.C., Duailibi, S., & Laranjeira, R. (2012). Beber e dirigir: características de condutores com bafômetro positivo. *Revista de Psiquiatria Clínica*, 39 (5), 166-171.

Cavalcanti, M.K., & Santos, N.A. (2008). Alterações na sensibilidade ao contraste relacionadas à ingestão de álcool. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 24 (4), 515-518.

Chalub, M., & Telles, L.B. (2006). Álcool, drogas e crime. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 28(2), s69-s73.

Clark, C., & Engelmann, A. (2001). Avaliação da gravidade e outros parâmetros de infrações de trânsito por motoristas e policiais: I. Escalonamento a partir da estimativa direta de magnitude. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53 (3), 77-93.

Conselho Federal de Psicologia (2000). *Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social*. Brasília: Autor.

Conselho Federal de Psicologia (2007). *Resolução 13/2007*. Institui a Consolidação das Resoluções relativas ao Título Profissional de Especialista em Psicologia e dispõe sobre normas e procedimentos para seu registro. Recuperado em 01 de setembro de 2010, de <http://pol.org.br/legislacao/resolucoes.cfm?ano=2007>.

Cubas de Paula, F., Pechansky, F., & Machado, V. (2010). Um breve histórico da relação entre álcool e trânsito no Brasil. In F. Pechansky, P.C.A.V. Duarte, R.B. De Boni (Orgs.), *Uso de bebida alcoólica e outras drogas nas rodovias brasileiras* (20-23). Seção A – Capítulo II. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas.

Da Matta, R., Vasconcellos, J.G., & Pandolfi, R. (2010). *Fé em Deus e Pé na Tábua. Ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.

Damiani, A.L. (2006). Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In A.I.G. Lemos, M. Arroyo, M.L. Silveira (Orgs.), *América Latina: cidade, campo e turismo* (135-147). São Paulo: CLACSO/ Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Dotta-Panichi, R.M. (2005). *O jovem e o comportamento no trânsito: uma análise dos indicadores de risco e proteção no contexto familiar*. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

Duailibi, S.; Pinsky, I., & Laranjeira, R. (Orgs.) (2011). *Álcool e direção: beber ou dirigir*. São Paulo: FAP-UNIFESP.

Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*. Paris: Antropos.

Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.

Espírito Santo. Instituto Jones dos Santos Neves. (2011). *Distribuição Populacional no Espírito Santo: resultados do censo demográfico 2010*. IJSN, Ano IV, Número 27. 1-11. Recuperado em 02 de janeiro de 2012, de http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/attachments/958_2011-27_.pdf.

Faller, F.; Barros, H.M.T.; Ferigolo, M.; Moreira, T.C.; Diniz, B.; Machado, C., & Bumanguin, D.B. (2010). Psicopatologia e Comportamento de Risco em Motoristas Privados e Profissionais no Brasil. In F. Pechansky, P. C. A. V. Duarte, & R. B. De

Boni (Orgs.), *Uso de bebida alcoólica e outras drogas nas rodovias brasileiras* (pp. 64-70). Seção B – Capítulo VIII. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas.

Faria, R.M. (2009). Avaliação de programas sociais: evolução e tendências. In E. Melo Rico (Org.), *Avaliação de Políticas Sociais: uma questão em debate* (29-39). São Paulo: Cortez.

Figueiredo, M.F., & Figueiredo, A.M.C. (1986). Avaliação política e avaliação de políticas: um quadro de referência teórica. *Textos Idesp*, 15, 107-127.

Forbes, T.W. (1954). Contributions by psychologists to the reduction of highway traffic accidents in the United States of America. *Applied Psychology: An International Review*, 3 (1), 43-58.

Franco, M.L.P.B. (2005). *Análise de conteúdo*. Brasília: Líber Livro Editora.

Frey, K. (2000). Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. *Revista Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, 20, 211-259.

Furtado, O. (2010). Espaço Público: direito de todos. In Conselho Federal de Psicologia. (Org.), *Psicologia e Mobilidade: o espaço público como um direito de todos* (pp. 27-40). Brasília: Conselho Federal de Psicologia.

Gazeta OnLine. (2012). Operação Lei Seca apreende 142 carteiras de motorista no Rio. Notícias. Cidade. Recuperado em 08 de janeiro de 2013, de http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2012/12/noticias/cidades/1383959-operacao-lei-seca-apreende-142-carteiras-de-motorista-no-rio.html.

Godin, J.R. (1993). Ética na pesquisa em saúde. *Revista HCPA*, Porto Alegre, 13 (2), 107-111.

Gorz, A. (2005). A ideologia social do automóvel. In N. Ludd (Org.), *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído* (72-82). São Paulo: Conrad Editora do Brasil.

Günther, H. (2003). Ambiente, psicologia e trânsito: reflexões sobre uma integração necessária. In M.H. Hoffmann, R.M. Cruz, & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (47-57). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Haight, F.A. (2001). *Accident proneness: The history of an idea*. Irvine: Institute of Transportation Studies, University of California. Recuperado em 01 de fevereiro de 2009, de <http://www.its.uci.edu/its/publications/papers/ITS/UCI-ITS-WP-01-2.pdf>.

Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B. (2001). Do parentimposed delayed licensure and restricted driving reduce risky riving behaviors among newly licenses teens? *Preventions Science*, 2, 113-122.

Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B. (2002). Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study. *Health Education & Behavior*, 29, 194- 206.

Hoffmann, M.H. (2003a). Aspectos comportamentais dos condutores e o uso do cinto de segurança. In M.H. Hoffmann, R.M. Cruz, & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (203-217). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M.H. (2003b). Programa preventivo para condutores acidentados e infratores. In M.H. Hoffmann, R.M. Cruz, & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (229-247). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M.H., & Cruz, R.M. (2003c). Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. In M.H. Hoffmann, R.M. Cruz, & J.C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (17-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Jato, R. (2007). *Escolhas Associadas ao Automóvel*. Dissertação de Mestrado, Universidade Municipal de São Caetano do Sul, São Paulo.

Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem-behavior: an extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 1-11.

Jonah, B. (1986). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-271.

Kontogiannis, T.; Kossiavelou, Z & Marmaras, N.(2002). Self-reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accid Anal Prev [S.I.]*, 34 (3), 81-99.

Lacey, J. H.; Kelley-Baker, T.; Furr-Holden, D.; Voas, R. B.; Romano, E.; Ramirez, A. et al. (2009). *National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers: Alcohol Results*. National Highway Traffic Safety Administration. Washington, DC.

Leyton, V., Greve, J.M.D.A., Carvalho, D.G., & Muñoz, D.R. (2005). Perfil epidemiológico das vítimas fatais por acidente de trânsito e a relação com o uso do álcool. *Saúde, Ética & Justiça*, 10 (1/2), 12-8.

- Leyton, V., Ponce, J.C., & Andreucetti, G. (2009). Problemas específicos: álcool e trânsito. In Andrade, A.G., Anthony, J.C., & Silveira, C.M. (Orgs.), *Álcool e suas conseqüências: uma abordagem multiconceitual* (163-178). Barueri: Minha Editora.
- Lorentz, I. (2008). *“Só podia ser mulher”: as relações de gênero no trânsito*. Dissertação de Mestrado, Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul.
- Ludd, N. (2005). *Apocalypse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil.
- Macêdo, G. M. (2005). *Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Macêdo, G.M., & Carvalho, N.M.C. (2011). Mobilidade humana e subjetividade: por uma psicologia da deriva. *Revista Passagens*, 1 (3), 1-12.
- Macêdo, G.M. (2006). Subjetividade e conflitos no trânsito urbano: desafios às políticas públicas de educação e promoção de saúde, *Cadernos ESP*, Ceará, 2 (1), 20-28.
- Mainguineau, D. (2006). *Termos-chave da análise do discurso*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Malaquias, J.V., Reis, A.C., Souza, E.R., & Minayo, M.C.S. (2002). *Mortalidade por acidentes de transporte no Brasil*. Recuperado em 10 de setembro de 2010, de <http://www.claves.fiocruz.br/Boletim%205.PDF>.

Marín-Léon, L., & Vizzoto, M.M. (2003). Comportamento no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, 15, 515-523.

Masur, J. (2004). *O que é alcoolismo?* São Paulo: Brasiliense.

Melcop, A.G.T. (2004). Vamos parar por aqui? Os desafios da abordagem de redução de danos nas violências no trânsito. In Brasil. *Álcool e redução de danos: uma abordagem inovadora para países em transição*. Série F. Comunicação e Educação em Saúde (85-102). Brasília: Ministério da Saúde.

Melcop, A.G.T.; Nery Filho, A; Medina, M.G & Oliveira, A. (1997). *Impacto do uso do álcool nas vítimas de acidentes de trânsito*. Brasília: Abdetran.

Minayo M.C.A., & Deslandes S.F. (1998). A complexidade das relações entre drogas, álcool e violência. *Cadernos de Saúde Pública*, 14 (1), 35-42.

Minayo, M.C.A., & Souza, E.R. (1993). Violência para todos. *Cadernos de Saúde Pública*, 9 (1), 65-78.

Monteiro, C.A.S. (2001). Comportamentos relacionados aos conflitos de tráfego entre pedestres idosos e veículos. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53 (3), 61-76.

Moura, E.C.; Malta, D.C.; Morais-Neto, O.L.; Penna, G.O., & Temporão, J. G. (2009). Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009. *Revista Saúde Pública*, 5 (43), 2-4.

Moura, R., Castello Branco, M.L.G., & Firkowski, O.L.C.F. (2005). Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo Perspectiva*, 19 (4), 121-133.

Nascimento, A.S, Trindade, Z.A., & Menandro, M.C.S. (prelo). Estudo exploratório sobre o ato de dirigir na terceira idade: representando mitos e verdades. In G. S. F. Lemos (Org.), *Olhares Interdisciplinares para o trânsito: teorias, métodos e pesquisas*. Goiânia: Dimensão.

Nascimento, A.S. (2008). *Programa Madrugada Viva: análise da formulação e implementação de política pública de redução da violência e acidentes no trânsito causados pelo uso indevido do álcool no Estado do Espírito Santo*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós Graduação em Política Pública, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória/ES.

Nascimento, A.S., & Garcia, M.L.T. (2009). Álcool e direção: uma questão na agenda pública brasileira. *Psicologia & Sociedade*, 21 (2), 213-222.

National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. (2009). *Rethinking Drinking: alcohol and your health*. Recuperado em 10 de setembro de 2010, de <http://www.niaaa.nih.gov/Publications/RethinkingHolidayDrinking>.

Norberto, E. (2004). Estratégias Corporativas de Marcas e Estratégias Sociais de Diferenciação: Uma Análise a Partir do Automóvel. *Tempo Social: Revista de Sociologia da USP*, 16 (2), 203-223.

Oliveira, L.G.; Yonamine, M; Andreuccetil, G.; Ponce, J.C & Leyton, V. (2012). Álcool e outras drogas por motoristas de caminhão brasileiros: um motivo de preocupação? *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 34 (1), 116-117.

Organização Mundial da Saúde. (2002). *Fundamentos: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito*. Recuperado em 10 de setembro de 2010, de http://whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X_chap1.pdf.

Parker, D.; West, R; Stradling, S & Manstead, A.S.R (1995). Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention*, 27 (4), 571-81.

Pechansky, F.; De Boni, R.; Diemen, L.V.; Bumaguin, D.; Pinsky, I.; Zaleski, M.; Caetano, R., & Laranjeira, R. (2009). Highly reported prevalence of drinking and driving in Brazil: data from the first representative household study. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 31(2), 125-130.

Pelição, F.S., & Mendonça, J.B. (2009). *Estudo do perfil das vítimas fatais de acidentes de trânsito no Estado do Espírito Santo e sua relação com a presença de álcool*. Serviço de Laboratório Médico Legal. Secretaria de Segurança Pública. Polícia Civil. Superintendência de Polícia Técnico-Científica (mimeo).

Pereira, M.F. (2012). Avançando na eficiência de políticas públicas: a avaliação de programas governamentais nos Estados Unidos. *Argumentum*, Vitória (ES), 4 (1), 72-90.

Petridou, E., & Moustaki M. (2000). Human factors in the causation of road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology*, 16 (9), 819-26.

Pechansky, F., Duarte, P.C.A.V., & De Boni, R. (Orgs.), *Uso de Bebidas alcoólicas de e outras Drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos*. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas.

Pinsky, I., & Pavarino Filho, R.V. (2007). A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil: considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. *Revista Psiquiatria Rio Grande do Sul*, 29 (1), 110-118.

Raichelis, R. (1998). *Esfera pública e conselhos de assistência social: caminhos da construção democrática*. São Paulo: Cortez.

Reason, J.; Manstead, A; Strading, S.; Baxter, J & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics* [S.I.], 33(10/11), 1315-32.

Reinert, M. (1990). Alceste, une méthodologie d'analyse des données textuelles et une application: Aurélie de G. De Nerval. *Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 28, 24-54.

Ribeiro, A.S.M. (2005). *Os homossexuais em busca de visibilidade sexual*. Tese de Doutorado, Universidade de Brasília, Brasília.

Rocha, J.B.A. (2001). O avanço do sinal vermelho nos cruzamentos de Belém. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53 (3), 34-41.

Ross, H.L. (1992). *Confronting drunk driving: social policy for saving lives*. London: Yale University Press, 1992.

Rozestraten, R.J.A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: E.P.U.

Rozestraten, R.J.A. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.

Rua, M.G. (sd). Análise de Políticas Públicas: Conceitos Básicos. Recuperado em 15 de fevereiro de 2007, de <http://www.ufba.br/~paulopen/AnalisedePolíticasPublicas.doc>.

Sabino-Junior, J.A. (2009). O impacto do projeto *Madrugada Viva* na sociedade capixaba. *Revista Preleção*. Publicação institucional da Polícia Militar do Estado do Espírito Santo. Ano III, Número 6, 61-72.

Sant'Ana, C.R. (2001). O cego e o trânsito de Belém: desafios constantes. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53 (3), 42-60.

Sennet, R. (1994). *Carne e pedra*, Rio de Janeiro: Record.

Shope, J., Waller, P., Raghunathan, T., & Patil, S. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 649-658.

Silva, F.H.V.C. (2012). A Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão não Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32, 176-193.

Silva, F.H.V.C., & Günther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, 17 (1), 163-175.

Silva, F.J.; Sá, C.; Perez, J.A.; Dias, A.P; Vetere, R.; Castro, R.V., & Möller, R. C. (2009). As Representações Sociais dos “automóveis brasileiros” e da Copa do

Mundo no contexto dos “Anos Dourados”. Recuperado em 04 de janeiro de 2013, de

http://www.abrapso.org.br/siteprincipal/images/Anais_XVENABRAPSO/44.%20as%20representa%C7%D5es%20sociais%20dos%20%93autom%D3veis%20brasileiros%94%20e%20da%20copa%20do%20mundo%20no%20contexto%20dos%20%93anos%20dourados%94.pdf.

Soares, R. (2010). Um novo olhar sobre os crimes de trânsito. Publicado em 17.05.2010. JC Online. Sessão Cotidiano. Recuperado em: <http://jc.uol.com.br/coluna/de-olho-no-transito/noticia/2010/05/17/um-novo-olhar-sobre-os-crimes-de-transito-222119.php>.

Soares-Junior, R.C. (2007). *Comportamento de risco no trânsito de motoristas de Campo Grande – MS*. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica Dom Bosco, Mato Grosso do Sul.

Souza, L. (2008) Alteridade, processos identitários e violência acadêmica. In E. M. Rosa, L. Souza, & L.Z. Avellar (Orgs.), *Psicologia Social: temas em debate* (168-198). Vitória: Abrapso/GM Editora.

Souza, L.C.G. (2001). As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens no trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53 (3), 125-137.

Spagnol, J.M. (1985). A psicologia do trânsito no Brasil: desenvolvimento e perspectivas. *Psicologia & Trânsito*, 2 (2), 7-10.

Spink, M.J.P. (2003). *Psicologia Social e Saúde: Práticas, Saberes e Sentidos*. Rio de Janeiro: Vozes.

Tajfel, H. (1982). Comportamento Intergrupo e psicologia social da mudança. In. A. F. Barroso, B. M. Silva, J. Vala, B. M. Monteiro, & M. H. Castro (Orgs), *Mudança social e psicologia social* (13-24). Lisboa: Livros Horizonte.

Vasconcellos, E.A. (2005). *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros.

Vasconcelos, E.A. (1998). *O que é trânsito?* São Paulo: Editora Brasilense.

Waiselfisz, J.J. (2011). *Mapa da Violência 2011. Os jovens do Brasil*. São Paulo: Instituto Sangari. Recuperado em 15 de novembro de 2012, de <http://mapadaviolencia.org.br/mapa2011.php>.

Waiselfisz, J.J. (2012). *Mapa da Violência. Caderno Complementar 2: acidentes de trânsito*. São Paulo: Instituto Sangari. Recuperado em 15 de novembro de 2012, de http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf.

Weiss, C.H. (1998). *Evaluation: methods for studying programs and policies*. New Jersey: Prentice Hall.

Wilde, G.J.S. (2005). *O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde. O que funciona? O que não funciona? E porque...* [Trad. R.J. A. Rozestraten]. São Paulo: Casa do Psicólogo.

World Health Organization. (2007). *Drinking and Driving: an international good practice manual*. Recuperado em 12 de setembro de 2010, de <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/en/index.html>.

APÊNDICES

APÊNDICE A

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo 01)

**Gestores Departamento Estadual de Trânsito
(Diretor Geral Detran-ES, Coordenação de Educação e Comandante do
Batalhão de Trânsito (BPRvES, atualmente BPTran)**

Tópicos

1. Conte-me a sua inserção na história do Programa Madrugada Viva?
2. Identificar: Como, quando, porque.
3. Em algum momento, foi efetuada alguma mudança no projeto, alguma adequação, com vistas a aumentar sua eficácia?
4. Identificar possíveis resistências e parcerias
5. Como o Sr(a) avalia o programa e seus impactos na sociedade?
6. Que tipo de mudança o Sr(a) percebe no comportamento do motorista capixaba, inclusive dos jovens motoristas?
7. E no comportamento dos jovens que não dirigem, como, por exemplo, os caronas?
8. Foi realizado em todos esses anos algum tipo de avaliação formal (com ou sem a participação de alguma instituição de pesquisa) das ações?
9. Identificar onde foi publicado e forma de divulgação dos resultados, atores envolvidos.
10. Como o Sr.(a) sabe se houve reincidência daqueles flagrados nas blitz? E, que tipo de sanção recebem os motoristas em caso de reincidência?
11. Como o Sr.(a) avalia a atuação da mídia? E no processo de “dar o retorno a sociedade capixaba dos resultados”?
12. O Sr(a). tem conhecimento das estratégias dos jovens no intuito de driblarem as blitzes?
13. Há algum procedimento que está sendo adotado e que o Sr(a). considera pouco produtivo ou inútil?
14. Há algum procedimento que não está sendo adotado e que o Sr.(a) acredita que poderia representar grande contribuição ao Programa Madrugada Viva ou aos demais programas (Praia Viva e Montanha Viva)?
15. Como avalia a compreensão dos objetivos do projeto pelos policiais militares e seu padrão de atuação em situação de blitz?
16. Na sua visão, o PM faz algo que pode ser considerado contribuição diferenciada ou ele apenas quer “prender carro e carteira”?
17. Eles reconhecem a utilização daquilo, eles concordam, trabalham com satisfação ou sentem que é algo inútil ou só mais um programa.
18. Eles compreendem como uma atuação mais educativa ou punitiva?
19. Quais são os critérios para as abordagens? Qual o perfil do condutor a ser abordado? E nesse sentido, os policiais recebem algum treinamento específico?
20. Identificar em toda a fala do entrevistado fontes de pesquisa que possam surgir.

APÊNDICE B

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo 02)

Policiais do BPTran

Tópicos

1. Conte-me a sua inserção na história do Programa Madrugada Viva?
2. Identificar: Como, quando, porque.
3. Em algum momento, foi efetuada alguma mudança no projeto, alguma adequação, com vistas a aumentar sua eficácia?
4. Identificar possíveis resistências e parcerias
5. Como o Sr(a) avalia o programa e seus impactos na sociedade?
6. Que tipo de mudança o Sr(a) percebe no comportamento do motorista capixaba, inclusive dos jovens motoristas?
7. E no comportamento dos jovens que não dirigem, como, por exemplo, os caronas?
8. Foi realizado em todos esses anos algum tipo de avaliação formal (com ou sem a participação de alguma instituição de pesquisa) das ações?
9. Identificar onde foi publicado e forma de divulgação dos resultados, atores envolvidos.
10. Como o Sr.(a) sabe se houve reincidência daqueles flagrados nas blitz? E, que tipo de sanção recebem os motoristas em caso de reincidência?
11. Como o Sr.(a) avalia a atuação da mídia?
12. O Sr(a). tem conhecimento das estratégias dos jovens no intuito de driblarem as blitzes?
13. Há algum procedimento que está sendo adotado e que o Sr(a). considera pouco produtivo ou inútil?
14. Há algum procedimento que não está sendo adotado e que o Sr.(a) acredita que poderia representar grande contribuição ao Programa Madrugada Viva ou aos demais programas?
15. Como avalia a compreensão dos objetivos do projeto pelos policiais militares e seu padrão de atuação em situação de blitz?
16. Na sua visão, o PM faz algo que pode ser considerado contribuição diferenciada? Por que?
17. O Sr (a) compreende a atuação como mais educativa ou punitiva?
18. Quais são os critérios para as abordagens? Qual o perfil do condutor a ser abordado? E nesse sentido, os policiais recebem algum treinamento específico?

APÊNDICE B.1

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo 02) **Coordenadora Educação do Trânsito - Detran**

Sexo () F () M, idade: _____ anos

Quanto tempo de Detran-ES?

Setor que você trabalha atualmente?

Email de contato:

1. Qual o local que você trabalha no programa? Tem algum lugar? Tipo, o pessoal que fica na frente ou com o pessoal que fica atrás... que local é esse, nessa estrutura que você fica?
2. E quais são os dias de semana que você mais vai? Que a sua equipe vai?
3. Conta para mim, como foi que você entrou no Madrugada Viva?
4. Em algum momento foi efetuada alguma mudança no projeto, alguma adequação para melhorar a eficácia do programa?
5. Como é que você avalia o programa, e o impacto do Programa na Sociedade?
6. E que tipo de mudança você percebe no comportamento do motorista capixaba?
7. E os jovens que não dirigem? E o carona?
8. E quando ele não é o motorista da vez? Você já percebeu algum carona que também não estava sóbrio?
9. Foi realizado em todos esses anos algum tipo de avaliação formal (com ou sem a participação de alguma instituição de pesquisa) das ações?
10. Como o Sr.(a) sabe se houve reincidência daqueles flagrados nas blitz? Você tem como saber? Você que está na educativa?
11. Como é a abordagem educativa? Como ela acontece?
12. Como o Sr.(a) avalia a atuação da mídia? Interfere no seu trabalho ou não?
13. O Sr(a). tem conhecimento das estratégias dos jovens no intuito de driblarem as blitzes?
14. Há algum procedimento que está sendo adotado e que o Sr(a). considera pouco produtivo ou inútil?
15. Há algum procedimento que não está sendo adotado e que o Sr.(a) acredita que poderia representar grande contribuição ao Programa Madrugada Viva ou aos demais programas?

16. Como avalia a compreensão dos objetivos do projeto pelos policiais militares e seu padrão de atuação em situação de blitz?
17. Você acha que o fato de ser o batalhão de trânsito que faz a blitz e não a polícia militar, você acha que isso significa algo diferenciado?
18. O Sr (a) compreende a atuação do Programa Madrugada Viva, agora denominado Juntos pela Vida como mais educativa ou mais punitiva?
19. Quais são os critérios para as abordagens? Qual o perfil do condutor a ser abordado? E nesse sentido, você sabe se os policiais recebem algum treinamento específico?
20. Você recebeu algum treinamento específico para essa tarefa da parte educativa? Quando?
21. O que justifica existir a parte “educativa”?
22. Você percebe alguma diferença entre os homens e as mulheres que bebem e dirigem?
23. Se você pudesse me traçar o perfil do motorista que dirige sóbrio após a balada que perfil seria esse? Como é essa pessoa?

APÊNDICE B2

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo Focal) Funcionários Detran que realizam a abordagem educativa

Sexo () F () M, idade: _____ anos

Quanto tempo de Detran-ES?

Setor que você trabalha atualmente?

Email de contato:

1. Qual o local que você trabalha no programa? Tem algum lugar? Tipo, o pessoal que fica na frente ou com o pessoal que fica atrás... que local é esse, nessa estrutura que você fica?
2. E quais são os dias de semana que vocês mais vão? Que a sua equipe vai?
3. Conta para mim, como foi que vocês entraram no Madrugada Viva?
4. Em algum momento foi efetuada alguma mudança no projeto, alguma adequação para melhorar a eficácia do programa?
5. Como é que vocês avaliam o programa, e o impacto do Programa na Sociedade?
6. E que tipo de mudança vocês percebem no comportamento do motorista capixaba?
7. E os jovens que não dirigem? Tipo, o carona?
8. E quando ele, o carona, não é o motorista da vez? Vocês já perceberam algum carona que também não estava sóbrio?
9. Foi realizado em todos esses anos algum tipo de avaliação formal (com ou sem a participação de alguma instituição de pesquisa) das ações?
10. Como o vocês sabem se houve reincidência daqueles flagrados nas blitz? Você tem como saber? Você que está na educativa?
11. Como é a abordagem educativa? Como ela acontece?
12. Como vocês avaliam a atuação da mídia? Interfere no trabalho de vocês ou não?
13. Vocês tem conhecimento das estratégias dos jovens no intuito de driblarem as blitzes?
14. Há algum procedimento que está sendo adotado e que vocês consideram pouco produtivo ou inútil?

15. Há algum procedimento que não está sendo adotado e que vocês acreditam que poderia representar grande contribuição ao Programa Madrugada Viva ou aos demais programas?
16. Como vocês avaliam a compreensão dos objetivos do projeto pelos policiais militares e seu padrão de atuação em situação de blitz?
17. Vocês acham que o fato de ser o batalhão de trânsito que faz a blitz e não a polícia militar, você acha que isso significa algo diferenciado?
18. Vocês compreendem a atuação do Programa Madrugada Viva, agora denominado Juntos pela Vida como mais educativa ou mais punitiva?
19. Quais são os critérios para as abordagens? Qual o perfil do condutor a ser abordado? E nesse sentido, vocês sabem se os policiais recebem algum treinamento específico?
20. Vocês receberam algum treinamento específico para essa tarefa da parte educativa? Quando?
21. O que justifica existir a parte “educativa” para vocês?
22. Vocês percebem alguma diferença entre os homens e as mulheres que bebem e dirigem?
23. Se vocês pudessem me traçar o perfil do motorista que dirige sóbrio após a balada que perfil seria esse? Como é essa pessoa?

APÊNDICE B.3

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo 02) Delegado de Trânsito

1 – Como foi que você se interessou pela discussão do álcool e direção automotiva? (Ano, fato relevante, resistências enfrentadas, parcerias)

2 – Houve alguma mudança legislativa no sentido de melhorias (avanços ou retrocessos) nessa discussão? Como tudo começou no âmbito legislativo?

3 – Houve alguma mudança no executivo no sentido de melhorias (avanços ou retrocessos) nessa discussão? Como tudo começou no âmbito executivo?

4 – Houve alguma mudança comportamental do motorista capixaba? (verificar aquele que bebe e dirige, do que não bebe e dirige)

5 – Você recentemente conseguiu na justiça a suspensão de algumas redes sociais/comunidades que informavam os pontos de blitz de álcool e direção automotiva. Como foi esse processo e o que você avalia de positivo ou de negativo desse movimento?

6 – Você acredita que as mudanças implementadas pela atual política alcançarão maior eficácia nos resultados das blitz? (Mudança de nomenclatura, separação do grupo educativo da fiscalização, termino do grupo Vida Urgente)

7 - Agora eu vou citar alguns contextos e gostaria que você me dissesse se você acredita que há possibilidade maior ou menor de haver a combinação entre bebida alcoólica e direção automobilística? [Exemplos de situações que podem ser utilizadas]

- g) Quando não há possibilidade de pedir para alguém dirigir;
- h) Quando se vai assistir jogos de futebol.
- i) Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento e a volta para casa) é pequena.
- j) Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento e a volta para casa) é grande.
- k) Quando o trajeto a ser percorrido é bem conhecido.
- l) Quando o trajeto a ser percorrido é desconhecido
- m) Quando se trata de percurso em que já houve blitz.
- n) Quando se trata de percurso em que nunca houve blitz.
- o) Acompanhado de companheiro(a) que bebe.
- p) Acompanhado de companheiro(a) que não bebe.
- q) Acompanhado(a) de amigo(a) que bebe.
- r) Acompanhado(a) de amigo(a) que não bebe.
- s) Saindo de festas ou churrascos com amigos que bebem.
- t) Saindo de festas ou churrascos com amigos que não bebem.
- u) Outros eventos comemorativos [a serem especificados].

APÊNDICE C

ROTEIRO DE ENTREVISTA (Grupo 03) Motoristas Jovens

Idade: _____ Sexo: _____ Escolaridade: _____
Possui veículo próprio (sim) (não) Morador(a) bairro: _____
Média de saídas diurnas semanais caracterizadas como festas (churrascos): _____
Média de saídas noturnas semanais (balada): _____
Locais (bairros) que mais frequenta: _____
Qual local (bar, boate) que mais frequenta: _____
Toma bebida alcoólica? (sim), quais: _____; (não) _____
Já foi parado(a) em blitz (sim), quantas vezes: _____; (não) _____

1 – Há quanto tempo você dirige? Verificar se coincide ou não com o tempo que é habilitado.

2- Você aprendeu a dirigir no Centro de Formação de Condutores (antes conhecidos como Auto-Escola) ou de alguma outra forma? Como foi?

3 - Você se considera bom ou mau motorista? Por que? Que comportamentos você pode citar que confirmam isso?

4 - Como você se percebe conduzindo um veículo? Que atitudes você tem quando está ao volante? (observar se fala algo sobre bebida, se não falar perguntar o que pensa sobre o uso de bebida enquanto se dirige. Você sabe que tem pessoas que bebem e dirigem. O que você acha disso?)

5 – Em que contextos você acredita que há possibilidade maior ou menor de haver a combinação entre bebida alcoólica e direção automobilística? [Exemplos de situações que podem ser utilizadas]

- a) Quando não há possibilidade de pedir para alguém dirigir;
- b) Quando se vai assistir jogos de futebol.
- c) Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento e a volta para casa) é pequena.
- d) Quando a distância que o carro vai percorrer (da residência ao evento e a volta para casa) é grande.
- e) Quando o trajeto a ser percorrido é bem conhecido.
- f) Quando o trajeto a ser percorrido é desconhecido
- g) Quando se trata de percurso em que já houve blitz.
- h) Quando se trata de percurso em que nunca houve blitz.
- i) Acompanhado de companheiro(a) que bebe.
- j) Acompanhado de companheiro(a) que não bebe.
- k) Acompanhado(a) de amigo(a) que bebe.
- l) Acompanhado(a) de amigo(a) que não bebe.
- m) Saindo para festas ou churrascos com amigos que bebem.
- n) Saindo para festas ou churrascos com amigos que não bebem.
- o) Outros eventos comemorativos [a serem especificados].

6 – Cite as três últimas vezes em que você bebeu e dirigiu (avaliar situação, contexto, o que levou a beber e porque assumiu a direção, ano do fato, prós e contras, ocorrências de risco, companhias)

7 – Se já foi parado(a) em alguma blitz, verificar aqui como foi e pedir para que ele descreva a situação.

APÊNDICE D

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA (DOUTORADO)
Av. Fernando Ferrari, 514 – Campus Universitário Goiabeiras
29075-910 – Vitória - ES - Brasil – Telefone: (027) 3335 - 2501



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, _____, concordo em participar, por minha livre e espontânea vontade, de pesquisa vinculada ao Programa de Pós Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, intitulada “*Programa Madrugada Viva: A difícil combinação entre beber e (não) dirigir*”, conduzida pela doutoranda **Andréa dos Santos Nascimento**³², sob orientação do **Professor Doutor Paulo Rogério Menandro**³³, da UFES.

Declaro estar informado(a) que se trata de pesquisa que tem como objetivo analisar se a ação do Programa Madrugada Viva no município de Vitória trouxe mudanças ao comportamento de beber e dirigir dos motoristas flagrados em blitz. De livre e espontânea vontade responderei as perguntas da entrevista que será gravada, transcrita e analisada pela pesquisadora.

Declaro também estar ciente de que, durante a pesquisa, se tiver dúvidas serei esclarecido(a), assim como terei a liberdade de me recusar a participar ou retirar meu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma. Concordo que a pesquisa identifique o cargo que ocupo no _____, assegurando que a pesquisadora me entregará uma cópia dessa entrevista para que possam ser averiguados o conteúdo e o tratamento ético adotado. Minha participação está livre de qualquer remuneração ou despesa.

Caso haja dificuldade em entrar em contato com o pesquisador responsável, sei que posso comunicar o fato à **Comissão de Ética em Pesquisa** do pelo telefone 3335.75.04 ou pelo e-mail cep@ccs.ufes.br.

O termo é assinado por mim e pela pesquisadora em Vitória, _____ de _____ de 2010.

Entrevistado(a)

Pesquisadora

³² Contatos: 27-8118.7203 / 3243.46.23 ou andreanas@gmail.com.

³³ Contatos: 27-3335.25.01 ou paulomenandro@uol.com.br

APÊNDICE E



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA (DOUTORADO)
Av. Fernando Ferrari, 514 – Campus Universitário Goiabeiras
29075-910 – Vitória - ES - Brasil – Telefone: (027) 3335 - 2501

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, _____, concordo em participar, por minha livre e espontânea vontade, de pesquisa vinculada ao Programa de Pós Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, intitulada “*Programa Madrugada Viva: A difícil combinação entre beber e (não) dirigir*”, conduzida pela doutoranda **Andréa dos Santos Nascimento**³⁴, sob orientação do **Professor Doutor Paulo Rogério Menandro**³⁵, da UFES.

Declaro estar informado(a) que se trata de pesquisa que tem como objetivo analisar se a ação do Programa Madrugada Viva no município de Vitória trouxe mudanças ao comportamento de beber e dirigir dos motoristas flagrados em blitz.

De livre e espontânea vontade responderei as perguntas da entrevista que será gravada, transcrita e analisada pela pesquisadora.

Declaro também estar ciente de que, durante a pesquisa, se tiver dúvidas serei esclarecido(a), assim como terei a liberdade de me recusar a participar ou retirar meu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma, a pesquisadora se compromete a não divulgar meus dados e manter sigilo sobre a minha identidade. Está ainda assegurado, que a pesquisadora me entregará uma cópia dessa entrevista para que possam ser averiguados o conteúdo e o tratamento ético adotado. Minha participação está livre de qualquer remuneração ou despesa.

Caso haja dificuldade em entrar em contato com o pesquisador responsável, sei que posso comunicar o fato à **Comissão de Ética em Pesquisa** do pelo telefone 3335.75.04 ou pelo e-mail cep@ccs.ufes.br.

O termo é assinado por mim e pela pesquisadora em Vitória, _____ de _____ de 2010.

Entrevistado(a)

Pesquisadora

³⁴ Contatos: 27-8118.7203 / 3243.46.23 ou andreanas@gmail.com.

³⁵ Contatos: 27-3335.25.01 ou paulomenandro@uol.com.br

APÊNDICE F



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA (DOUTORADO)
Av. Fernando Ferrari, 514 – Campus Universitário Goiabeiras
29075-910 – Vitória - ES - Brasil – Telefone: (027) 3335 - 2501

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, Delegado _____, concordo em participar, por minha livre e espontânea vontade, de pesquisa vinculada ao Programa de Pós Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, intitulada “*Programa Madrugada Viva: A difícil combinação entre beber e (não) dirigir*”, conduzida pela doutoranda **Andréa dos Santos Nascimento**³⁶, sob orientação do **Professor Doutor Paulo Rogério Menandro**³⁷, da UFES.

Declaro estar informado que se trata de pesquisa que tem como objetivo analisar se a ação do Programa Madrugada Viva no município de Vitória trouxe mudanças ao comportamento de beber e dirigir dos motoristas flagrados em blitz.

De livre e espontânea vontade responderei as perguntas da entrevista que será gravada, transcrita e analisada pela pesquisadora.

Declaro também estar ciente de que, durante a pesquisa, se tiver dúvidas serei esclarecido, assim como terei a liberdade de me recusar a participar ou retirar meu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma. Concordo que a pesquisa identifique o cargo que ocupo (se necessário), assegurando que a pesquisadora me entregará uma cópia dessa entrevista para que possam ser averiguados o conteúdo e o tratamento ético adotado. Minha participação está livre de qualquer remuneração ou despesa.

Caso haja dificuldade em entrar em contato com o pesquisador responsável, sei que posso comunicar o fato à **Comissão de Ética em Pesquisa** do pelo telefone 3335.75.04 ou pelo e-mail cep@ccs.ufes.br.

O termo é assinado por mim e pela pesquisadora em Vitória, 13 de Março de 2012.

Entrevistado(a)

Pesquisadora

³⁶ Contatos: 27-8118.7203 / 3243.46.23 ou andreanas@gmail.com.

³⁷ Contatos: 27-3335.25.01 ou paulomenandro@uol.com.br

ANEXOS

ANEXO A

Tabela 8 - GLOSSÁRIO DE TERMOS E DEFINIÇÕES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Termos e Definições	
AUTOMÓVEL	veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor
BONDE	veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos
CAMINHÃO	veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroçaria, e peso bruto total superior a 3500 Kg
CAMINHÃO TRATOR	veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro
CAMINHONETE	veículo automotor destinado ao transporte de carga, com peso bruto total de até 3500 Kg.
CAMIONETA	veículo automotor, misto, com quatro rodas, com carroçaria, destinado ao transporte simultâneo ou alternativo de pessoas e carga no mesmo compartimento.
CHASSI PLATAFORMA	veículo inacabado, com equipamento que permita seu deslocamento em vias de rolamento, preparado para receber carroçaria de ônibus
CICLOMOTOR	veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a 50 cm ³ (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h
MICROÔNIBUS	veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até 20 passageiros
MOTOCICLETA	veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido em posição montada.
MOTONETA	veículo auto-motor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada
ÔNIBUS	veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor
QUADRICICLO	veículo de estrutura mecânica igual às motocicletas, possuindo eixos dianteiro e traseiro, dotados de quatro rodas
REBOQUE	veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor
SEMI-REBOQUE	veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
SIDE-CAR	carro ou caçamba provido de uma roda acoplada na lateral da motocicleta
OUTROS	Argumento que não se enquadra em nenhuma definição estabelecida
TRATOR ESTEIRA	trator que se movimenta por meio de esteira
TRATOR RODAS	trator que se movimenta sobre rodas, podendo ter chassi rígido ou articulado
TRICICLO	veículo rodoviário automotor de estrutura mecânica igual à motocicleta dotado de três rodas.
UTILITÁRIO	veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora da estrada.
Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, Sistema Nacional de Registro de Veículos/RENAVAM, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET	

ANEXO B

LEI Nº 12.760, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2012.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os arts. 165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 165.

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.”(NR)

“Art. 262.

§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço.”(NR)

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.”(NR)

“Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.....” (NR)

“Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:.....

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I – concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II – sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.”(NR)

Art. 2º O [Anexo I da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997](#), fica acrescido das seguintes definições:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

[AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO](#) -.....

AR ALVEOLAR – ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares.

[ESTRADA](#) -

ETILÔMETRO – aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

Art. 3º Fica revogado o [§ 1º do art. 277 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#).

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Brasília, 20 de dezembro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Alexandre Rocha Santos Padilha

Aguinaldo Ribeiro